

H I S T O I R E



Jean-Christophe Fichou  
avec la collaboration de Françoise Guichenev

# Gardiens de phares

1798 - 1939



les  
PUR  
Presses  
Universitaires  
Rennes

---

# Gardiens de phares

1798-1939

Jean Christophe Fichou

---

Éditeur : Presses universitaires de Rennes  
Année d'édition : 2002  
Date de mise en ligne : 9 juillet 2015  
Collection : Histoire  
ISBN électronique : 9782753524927

**Édition imprimée**  
ISBN : 9782868476845  
Nombre de pages : 251



<http://books.openedition.org>

## Référence électronique

FICHOU, Jean Christophe. *Gardiens de phares : 1798-1939*. Nouvelle édition [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2002 (généralisé le 27 juillet 2015). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pur/22067>>. ISBN : 9782753524927.

---

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.

© Presses universitaires de Rennes, 2002  
Conditions d'utilisation :  
<http://www.openedition.org/6540>



Jean-Christophe Fichou  
avec la collaboration de Françoise Guicheney

# Gardiens de phares

1798 - 1939













# Gardiens de phares 1798–1939

Collection « **Histoire** »

---

dirigée par Hervé Martin et Jacqueline Sainclivier

Presses Universitaires de Rennes

Campus de La Harpe – 2, rue du doyen Denis-Leroy  
35044 Rennes cedex

Mise en page : Dianoïa, 4F allée Verlaine, 35000 Rennes

Dépôt légal : 1<sup>er</sup> semestre 2002

ISBN : 2-86847-684-8

ISSN : 1255-2364

Jean-Christophe FICHOU  
avec la collaboration de  
Françoise GUICHENEY

# Gardiens de phares 1798-1939

Presses Universitaires de Rennes  
2002



*Pour ma femme  
ma fille  
mes garçons*



## Avant-propos

En décembre 1999, Claude Geslin, professeur d'histoire contemporaine à l'université de Rennes 2, m'avait demandé, dans le cadre du colloque national *Archives et Mémoires de la vie industrielle en Bretagne* qu'il organisait, de présenter les résultats des recherches que j'avais menées sur les gardiens de phares du Finistère aux Archives de la Délégation Départementale de l'Équipement de Quimper. Là, en effet, une quarantaine de dossiers quelque peu délaissés m'apparurent très vite comme un fonds unique en France dans ce domaine et furent une des sources de mon article intitulé « Gardiens et gardiennes de phares : 1850-1939 ». Les interventions de Georges Mouradian, conservateur général du Patrimoine et directeur du Centre des archives du Monde du Travail de Roubaix, et de madame Capitaine, chargée des archives de la D.D.E. de Quimper, ont permis qu'une grande partie du fonds, promise à l'incinération, soit déposée aux Archives départementales du Finistère et m'ont ouvert la possibilité de poursuivre mes recherches. Qu'ils en soient remerciés ici.

La consultation des fonds des Archives départementales des autres départements bretons et de la Loire-Atlantique, beaucoup moins riches, m'ont cependant permis de confirmer mes observations précédentes. J'ai également exploité des documents qui concernaient les autres régions françaises. Si mes exemples sont essentiellement finistériens, il n'en reste pas moins qu'ils sont significatifs dans le cadre d'une histoire générale des phares, d'autant plus qu'un sixième des gardiens de phares exerçait dans le Finistère.



## Introduction

### Le Mythe du feu et ses serviteurs

Les documents consultés se répartissent en deux catégories distinctes : des ouvrages techniques et des écrits beaucoup plus subjectifs. Les premiers traitent des supports de signalisation maritime et d'aide à la navigation sous toutes leurs formes : bouées, amers, phares ; ces études très précises, réalisées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées<sup>1</sup>, ou par le personnel du Service Hydrographique de la Marine, intéressent plutôt des spécialistes dans la mesure où ils envisagent les problèmes humains sous le seul angle des règlements et passent sous silence les préoccupations quotidiennes et triviales des gardiens de phares. Ceux-ci apparaissent dans le deuxième type de documents, livres et articles écrits par des passionnés qui ne prennent en compte que l'aspect grandiose, magique, solennel ou tragique du Phare et la conduite brave, droite, et pleine d'abnégation des gardiens du feu, serviteurs dévoués... et mythifiés. Quel corps de métier peut prétendre bénéficier d'une image aussi prégnante et positive dans l'imaginaire collectif aujourd'hui encore ? Fictions littéraires ou cinématographiques, légendes, rumeurs diverses ont fait du gardien de phare, mais pas du guetteur-sémaphoriste, du maître de port ou de tout autre fonctionnaire, un héros.

Les gardiens de phares appartiennent incontestablement au monde maritime, mais leurs effectifs<sup>2</sup>, leur rôle dans la société, leur place dans la chaîne de la production, leur rang dans la hiérarchie<sup>3</sup>, les repoussent aux

---

1. Aujourd'hui on parlerait de l'Équipement.

2. Les gardiens de phares connurent leur maximum d'effectifs au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1900, on comptait environ 600 agents et depuis lors leur nombre n'a cessé de diminuer. Ils sont aujourd'hui environ 200.

3. La première grande loi d'organisation promulguée le 17 août 1853 définissait le statut des « agents inférieurs » du département des Travaux publics.

marges de cet univers. Cependant l'imaginaire des auteurs a été séduit par les phares, leur situation face aux océans, la détresse des naufragés, les dangers courus avec les naufrageurs :

Qui peut dire combien d'hommes et de vaisseaux sauvent les phares ?  
La Lumière, vue dans ces nuits horribles de confusion où les plus vaillants se troublent, non seulement montre la route, mais elle soutient le courage, em-pêche l'esprit de s'égarer...<sup>4</sup>

Toute une littérature met en scène le phare et son gardien : flambeau brandi contre les ténèbres océanes, le phare est la métaphore du Bien terrassant le Mal, confié à son fidèle servent, moine-soldat civilisateur engagé dans la lutte contre l'ombre et l'obscurantisme. La légende qui s'est bâtie autour de ces milliers de feu allumés « comme de tutélaires étoiles créées par l'homme pour son salut<sup>5</sup> », occupant le territoire du vide<sup>6</sup>, s'appuyait sur la conscience douloureuse des dangers, parfois surévalués, de la mer.

Les phares deviennent le lieu privilégié d'aventures dramatiques auxquelles des romanciers, des publicistes, des journalistes, des folkloristes et autres plumitifs donnent une image romantique qui fait oublier les écrits et les récits plus techniques. De la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à la Seconde Guerre mondiale, ces récits rencontrent un très grand succès puis il faut attendre le début des années 1980, période d'automatisation de l'activité des gardiens, pour qu'ils retrouvent un public, malgré le caractère figé du genre : thèmes simples, voire simplistes privilégiant l'extraordinaire au détriment de la plus élémentaire vérité, pittoresque de sites bretons isolés soumis à la furie des éléments.

Bien sûr l'histoire même des phares « une histoire dans laquelle se présentent des événements de plus d'un genre et souvent assez dramatiques pour que l'imagination des conteurs s'en soit emparée et en ait fait le thème d'émouvants récits<sup>7</sup> » permet de comprendre l'engouement dont ils ont été l'objet. La réalité est plus prosaïque que ce que laisse supposer la fiction, la vie d'un gardien de phare, travailleur ni plus ni moins héroïque que le marin-pêcheur ou le mineur de fond<sup>8</sup>, est souvent monotone, soumise à de nombreuses contraintes et aux tracasseries administratives et budgétaires ; ce quotidien où l'ennui et la tristesse peuvent être le lot d'hommes isolés, quasiment prisonniers dans leur tour, tenus par un règlement strict, ne saurait faire la matière d'un récit épique ou tragique. Mais les légendes sont tenaces :

---

4. MICHELET (Jules), *La Mer*, 1861.

5. RICHARD-MOUNET, « Phares », dans *L'Illustration*, n° 4742, 1934, p. 84.

6. CORBIN (Alain), *Le Territoire du vide*, Paris, Flammarion, 2<sup>e</sup> ed., 1990.

7. RENARD (Léon), *Les Phares*, Paris, Hachette, 1881, p. 281.

8. Les accidents du travail sont rares, les gardiens de phares ont une espérance de vie supérieure à la moyenne de la population française pour la période étudiée.

Rien ne dépasse en horreur certaines anecdotes qui eurent pour décor les phares isolés perdus au milieu de la mer démontée et de la nuit sombre et pour héros des gardiens dont l'existence de devoir et d'abnégation se dénoue souvent de façon tragique [...]. Le misérable avait été mordu par un chien enragé et il se débattait soudain, menaçant de mordre son père [père et fils sont gardiens d'un phare en mer], de l'empêcher de faire son devoir, de veiller sur le feu sacré qui protège les navires égarés. Alors le père, sauvage et sublime, étranglait son fils de ses propres mains et montait ensuite dans la lanterne. C'est une anecdote exacte...<sup>9</sup>

Bien que l'anecdote fût fausse, elle inspira à deux dramaturges Paul Autier et Paul Cloquemin une pièce de théâtre dont la première fut donnée le 8 mars 1905... au Grand-Guignol ; le cinéaste Jean Grémillon en fit la trame d'une fiction intitulée *Gardiens de phares*, tournée en 1929. Le succès rencontré par ces œuvres laisse supposer que le public était séduit par l'image d'un monde où la liberté, l'indépendance et la suspension du temps apparaissaient comme le quotidien des populations maritimes et plus particulièrement des gardiens de phares.

Anatole Le Braz, sans tomber dans les mêmes excès, n'en joue pas moins sur le même registre dans son roman *Le Gardien du feu* : le récit, présenté comme un témoignage authentique recueilli auprès de l'ingénieur des Ponts et Chaussées de Quimper<sup>10</sup>, transforme, dans son dénouement, un meurtrier en héros. Ce dernier, gardien-chef à Gorlebella, après avoir emmuré vivants son épouse et son second, amant de celle-ci, monologue ainsi :

« À présent mes comptes sont réglés ; l'odeur, la harcelante odeur est là qui me signifie que ma faction est close [...]. Le ravitailleur il est vrai ne doit venir que demain. Mais j'ai gorgé la lampe d'huile et renouvelé sa mèche. C'est une veilleuse fidèle et sûre. Elle attendra, j'en suis convaincu, pour s'éteindre, qu'un autre ait pris au banc de quart, la place que j'aurai quittée. Par ailleurs rien à signaler ».

S'ils ne sont pas tous des héros de tragédie, les gardiens sont malgré tout décrits comme des hommes qui assurent « sans ostentation, sans fracas [...] le service de la bravoure, de l'allégresse conquérante, de l'abnégation et de l'esprit de sacrifice, le service de l'Idéal français<sup>11</sup> ». Dans la réalité, les fonctionnaires du service n'étaient pas toujours des plus zélés et des plus pon-

9. DUVERNOIS (Henri-Simon SCHWABACHER, pseud. Henri), 1875-1937, « Les Veilleurs de l'infini », dans *Je sais tout*, n° 32, 1907, p. 261-267. Aujourd'hui oublié, cet auteur connut son heure de gloire entre 1902, date de parution de son premier roman et 1937, date de sa mort. Il écrivit une œuvre volumineuse et facile et figurait dans les catalogues des grandes maisons d'édition parisiennes auprès de Mauriac, Duhamel ou Colette, mais sa notoriété disparut avec lui.

10. LE BRAZ (Anatole), *Le Gardien du feu*, Quimper, La Digitale, 1986, 1<sup>re</sup> ed., 1900. L'auteur, professeur de lettres à Quimper connaissait très bien l'ingénieur de l'arrondissement, un certain Duperrier, en poste de juin 1893 à mars 1898, qui lui fournit toutes les informations nécessaires à la rédaction de ces nouvelles.

11. *Lecture pour tous*, novembre 1911, p. 105.

tuels<sup>12</sup> mais romans, reportages et films de fiction ou documentaires ont, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, pérennisé une image quasiment religieuse des gardiens de phares : prêtres veillant sur le feu de la Connaissance, guides de leurs semblables sur les routes maritimes dangereuses, seule la mort interrompait leur mission :

L'enthousiasme, l'admiration, la frénésie presque, leur ont conféré une sorte d'apanage mystérieux ou tout comme en maints esprits<sup>13</sup>.

L'absence d'études précises et sérieuses relatives à cette profession d'une forte portée symbolique, due en partie à la difficulté d'avoir accès à des archives, peu nombreuses et dispersées, explique la résistance d'un public qui n'est pas prêt à accepter que la vie d'un gardien de phare, surtout s'il est à plusieurs milles de la terre, ressemble plus à celle de l'officier Giovanni Drogo au fort Bastiani, face au désert des Tartares<sup>14</sup> qu'à celle des personnages mis en scène dans la littérature. L'histoire, véridique, des gardiens de phares reste à faire et rapidement, avant la disparition des derniers acteurs<sup>15</sup>. Il ne s'agit pas ici de détruire une légende, mais d'apporter des informations fiables sur une profession méconnue.

---

12. Georges-Gustave Toudouze dans sa nouvelle « Aux feux tournants des phares » parue dans le recueil *L'Œil rouge* (Paris, 1928) raconte l'histoire de deux gardiens qui avaient péri dans l'incendie de leur phare ; dix ans après, le narrateur revenait sur les lieux où il découvrait une bouteille contenant un message qui permettait de comprendre ce qui s'était passé et surtout d'exalter le courage des gardiens. L'auteur, bien que parisien, rencontrait une grande crédibilité auprès du public car il appréciait la Bretagne, et passait pour un fin connaisseur de cette province maritime.

13. VILLIERS DE L'ISLE-ADAM, *L'Ève future*, Paris, Fasquelle, 1886.

14. BUZZATI (Dino), *Le Désert des Tartares*, Paris, Pocket, 1994.

15. Les États-Unis furent les premiers à automatiser l'ensemble de leurs phares et la profession de gardien de phare n'y est plus qu'un souvenir. En Angleterre les derniers gardiens devaient descendre à terre en 2000. L'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède ont des projets identiques. La France semble avoir ralenti la réalisation des projets d'automatisation (sous la pression de l'opinion ?). On comptait encore 232 contrôleurs des Travaux publics de l'État, spécialité Phares et Balises le 1<sup>er</sup> janvier 2000 mais plus de la moitié d'entre eux n'exercent leur fonction qu'à temps partiel.

*Première partie*  
**Le feu et les gardiens**



## *Chapitre I*

### **Le balisage nocturne**

Pour les marins, de nuit, le seul moyen pour parvenir à toucher une terre sans dommage est de suivre une indication lumineuse. De tous temps les civilisations maritimes en ont eu conscience. Pour répondre à cette nécessité, il suffit de bâtir sur le littoral des établissements adaptés et d'y faire brûler au sommet un feu suffisamment visible du large. L'entretien permanent d'une telle flamme coûte cependant cher, en combustible et en hommes et seules les nations et les villes les plus riches pouvaient se permettre d'ériger des tours à feu. Jusqu'à une période très récente, pratiquement le début du XIX<sup>e</sup> siècle pour les pays européens, le XX<sup>e</sup> siècle seulement pour une bonne part des côtes des autres continents, les littoraux restent dans la nuit la plus totale.

#### **Les combustibles, les feux et leur entretien**

Depuis l'Antiquité brûlaient quelques brasiers rudimentaires et sporadiques pour guider les navires vers les mouillages sûrs et les détourner des dangers. Les premiers documents dignes de foi, concernant le mythique phare d'Alexandrie<sup>1</sup>, mentionnent l'existence d'un foyer ouvert au sommet de la tour, à plus de 140 mètres de hauteur, où brûlait, sur une grille métallique, un bûcher. Le bois était généralement le seul combustible mais, du fait de sa rareté en Méditerranée, il est à peu près certain que bon nombre de foyers étaient alimentés avec des huiles végétales – de sésame ou d'olive –, animales et sans doute déjà minérales. Leur faible lueur était limitée à un cercle très restreint car la flamme vacillante et fumeuse, brûlant une huile de mauvaise qualité ne portait guère à plus de cinq ou six kilomètres en mer.

---

1. C'est à cette tour, érigée sur l'île de Pharos, que les phares doivent leur nom.

Les plus sophistiquées de ces aides à la navigation étaient entretenues en permanence par des gardiens plus ou moins méthodiques chargés d'alimenter le feu mené dans des paniers métalliques ajourés. Mais la plupart du temps il s'agissait d'un simple feu allumé sur un point de la côte quelques heures par an pour accueillir des navigateurs familiers des lieux et attendus. Dans tous les cas, ces rares brasiers présentaient des périodes d'activité aléatoires et, peu visibles du large, n'offraient qu'une fiabilité relative. Leur portée, dans les meilleurs des cas, n'excédait pas une dizaine de kilomètres et si les conditions météorologiques se détérioraient, la pluie pouvant éteindre les foyers par exemple, les navigateurs se trouvaient déjà sur le danger quand ils percevaient, trop tard, le feu. Les signaux nocturnes naturels demeurèrent, même jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les plus efficaces et les plus recherchés ; ainsi le Stromboli guidait les pilotes, la nuit par ses feux, le jour par ses fumées. En Turquie, de la même manière, le feu perpétuel de Yanar était connu de tous les navigateurs ; par une petite ouverture volcanique s'échappait une flamme « non intermittente et brillante que l'on vo[ya]it à plusieurs milles [...] il est certain qu'il a servi de point de remarque depuis des siècles<sup>2</sup> ». En définitive les feux restaient quasiment inexistantes et le combustible si rare que l'on brûlait toutes les matières susceptibles de présenter un tant soit peu de lumière, si faible fût-elle : le foin, la paille, les goémons d'épave mais encore les huiles d'olive, d'arachide, de lin, de coco, de colza, la graisse des queues de mouton<sup>3</sup>, la graisse de lard, le spermaceti ou blanc de baleine, la graisse de phoque, d'otarie ou de dauphin, les huiles de poisson, les chandelles, le charbon de bois, la tourbe, la houille, les roseaux, les joncs... Ces pratiques perdurent toute la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et bon nombre de communautés villageoises, en particulier dans le Nord de la France, allument ce type de bûchers pour avertir des conditions d'accès aux havres les pêcheurs locaux partis en mer pour quelques jours, voire quelques semaines. Lecouldre de la Brétonnière, un ingénieur hydrographe, cite en 1803 des exemples de cet ordre et mentionne à l'entrée de la Somme, près de Cayeux, la présence d'une « chaudière remplie de matière combustible » pour prévenir la manœuvre des navires qui cherchent l'entrée du fleuve, obligés de tenir sous voile dans la baie en attendant l'heure et parfois le jour de la marée favorables au passage des bancs. Givry, lui aussi ingénieur hydrographe, signale en 1842 la présence de petits fanaux entretenus occasionnellement par les pêcheurs des localités de Grandcamp et de Port-en-Bessin, au Nord du Calvados :

[Ils indiquent] pendant la nuit la position de l'échouage aux bateaux qui sont à la mer. On indique encore, lorsque la mer est grosse, le moment

2. COULIER, *Description générale des phares et des phares*, Paris, Robiquet, 1853, p. 210.

3. VAN HOVEN, « Les Balises, gages de sécurité », dans *Panorama*, n° 193, 1989, p. 29.

le plus convenable pour accoster le rivage en brûlant une poignée de paille. À la vue de ce feu, les bateaux font route pour l'échouage <sup>4</sup>.

Dans tous les cas, l'entretien d'un feu nécessite de très grandes quantités de combustible ; le bois est remplacé progressivement par le charbon, moins volumineux pour un pouvoir éclairant supérieur, mais cette matière fossile demeure fort rare et surtout très chère.

À Chassiron, à la pointe Nord-Ouest de l'île d'Oléron, on brûle 700 kilogrammes de bois par nuit d'hiver <sup>5</sup> ; au Stiff, sur l'île d'Ouessant, 40 à 45 barriques de charbon, 300 fagots et plus d'une corde de bois par mois <sup>6</sup>.

Aux Baleines, sur l'île de Ré, après l'abandon de l'huile de poisson en 1734, le nouveau brasero consomme 1 700 quintaux de houille les deux premières années de fonctionnement, sans compter les bûches et les fagots nécessaires à l'allumage.

Au phare de Barfleur, construit par la chambre de commerce de Normandie et allumé le 1<sup>er</sup> novembre 1775, on consomme 367 barils de charbon durant la première quinzaine de fonctionnement. Soit, pour un baril de 500 livres, environ 9 tonnes de charbon au total et un peu plus de 600 kilogrammes par nuit <sup>7</sup>.

Au phare du cap Fréhel on brûle chaque année

... 28 à 30 tonneaux de charbon de terre d'Angleterre, celui de France n'étant point en usage par le défaut de qualité et quelques fois de 33 à 34 dans les années venteuses ; 30 brasses ou cordes de gros bois avec 30 ou 36 charrettes de fascines, chaque charretée de 100 fascines <sup>8</sup>.

Autre problème, les gardiens des feux en France, ne sont pas des salariés de l'administration et la charge de l'allumage et de l'entretien du feu est attribuée par adjudication au soumissionnaire le moins-disant, sauf pour les phares du Stiff et de Saint-Mathieu, à l'entrée de la rade de Brest. Ces deux feux, loin de tout centre important, sont alors entretenus par l'Amirauté car les difficultés d'approvisionnement restent insurmontables pour des particuliers. La Marine se charge elle-même de cette tâche par l'intermédiaire de commis qui s'occupent des installations. Pour les autres fanaux, cette manière de procéder se répercute sur la qualité des feux car l'entrepreneur utilise les bois les moins onéreux, donc de mauvaise qualité,

4. GIVRY, *Instructions nautiques*, Paris, Imprimerie royale, 1842, tome 1, p. 63 et 65.

5. LAFON, *Les Feux du bout du monde*, La Rochelle, Éditions Oléron, 1987, p. 15.

6. GESTIN (Jean-Pierre), *Les Phares d'Ouessant*, Rennes, Ouest-France, 1982, p. 7.

7. WALLON, *Les Phares établis sur les côtes de la Normandie par la Chambre de commerce de Rouen*, Rouen, Cagnard et Lestringant, 1900, p. 145.

8. Lettre des juges consuls de Saint-Malo à la Chambre de commerce de Rouen, rédigée en 1765, citée dans VIGNOLS (Léon), « Les Phares en Bretagne », dans *Bulletin archéologique du Finistère*, tome 38, 1928-1929, p. 1-30.

et surtout en quantité insuffisante tout en retardant l'heure d'allumage et en avançant celle de l'extinction. Un autre moyen pour réaliser des économies consiste à n'allumer les feux que durant la mauvaise saison ; de la Saint-Michel à Pâques en 1770 à Dieppe, du 1<sup>er</sup> octobre à la fin mars à Ouessant, à Saint-Mathieu ou à Biarritz.

[Le Stiff] n'était allumé la nuit que pendant huit mois de l'année mais sur les observations faites par l'auteur il fut allumé en 1776 pendant toutes les nuits, [...] il ne conven[ait] pas à la dignité d'une grande nation d'épargner des frais modiques, en raison de la grande utilité du phare d'Ouessant pour l'humanité en général<sup>9</sup>.

Le plus souvent on éteint aussi pendant les nuits de pleine lune. Les gardiens, fort peu rémunérés, n'accomplissent leur tâche qu'avec un zèle très relatif. Il est difficile de leur imposer à l'époque de monter, au cours d'une même nuit, une tonne de bois ou de charbon sur leur dos, aussi ont-ils certainement tendance à limiter leurs déplacements : la flamme s'amenuise puis disparaît pendant que le gardien dort.

Au cours de la période moderne, les témoignages relatant l'absence totale de feu certaines nuits sont monnaie courante et concernent tous les phares du royaume au XVIII<sup>e</sup> siècle ; en mars 1719 les pilotes et capitaines de Saint-Malo se plaignent :

[Le feu du cap Fréhel n'est] pas toujours complètement allumé et si on allume le feu chaque soir [...] les gens qui en ont le soin s'allant coucher d'abord après l'avoir allumé, ne s'en mettent plus en peine et sur ce charbon allumé et autres matières combustibles il se forme une demie heure ou trois quarts d'heure après une couche qui empêche que le charbon n'aille si vive et qui en même temps cache la lumière<sup>10</sup>.

Les navires tirent le canon, réveillant le gardien qui accourt pour attiser le feu. Il faut tout de même remarquer que ce malheureux gardien a quelques bonnes raisons pour abandonner son foyer. Il est très mal rémunéré et rarement à temps.

À Fréhel, l'amiral comte de Toulouse nomme le 8 novembre 1702 le personnel chargé de l'entretien de la tour et du feu. Cet homme, un certain David Oger, doit recevoir chaque année 200 livres de gages mais il connaît les pires difficultés pour obtenir ce dédommagement. Il écrit à de nombreuses reprises au comte pour tenter de récupérer son dû :

Le pauvre gardien n'ayant rien resu depuis 1715 il se trouve obligé d'avoir recour à vostre grandeur pour vous supplier de le faire payer. Il ne peut plus subsister depuis un sy long tans...<sup>11</sup>

9. THÉVENARD, *Mémoires relatifs à la marine*, vol. 3, Paris, Laurens, An VIII, p. 49.

10. Archives Phares et balises, Lézardrieux, Fréhel. Rapport rédigé en 1887 par le conducteur Cadin d'après « les renseignements recueillis aux Archives de Rennes, à Saint-Malo et aux Archives de la Préfecture des Côtes-du-Nord ».

11. Lettre citée par VIGNOLS, *op. cit.*, p. 3.

Parfois le fanal reste tout simplement éteint comme au Stiff, pourtant entretenu par la Marine, où le feu allumé au début de 1700 ne l'est déjà plus en 1717 si l'on en croit Robert, conseiller du roi :

Il y a très longtemps que le feu de la tour n'a été allumé faute de matières pour l'entretenir et faute d'argent pour avoir les dites matières<sup>12</sup>.

Le Régent, en 1720, réclama le rallumage immédiat de ce feu, non plus seulement pour six mois, mais pour l'année entière. Par la suite il semble que l'entretien ait été correct et régulier mais en septembre 1772, lors du voyage de reconnaissance hydrographique de la *Flore*, de Dunkerque à Brest, le pilote note le 7 octobre après avoir reconnu l'île d'Ouessant :

Le feu si nécessaire dans un tel parage n'était point allumé. Plusieurs coups de canon le feront enfin paraître vers deux heures et demie du matin, mais pour un instant seulement<sup>13</sup>.

Opinion confirmée par Cleumeur-Landois qui envisage en 1775 l'allumage d'un feu sur la tour existante du Stiff ce qui tend à prouver qu'il n'y brûle plus, puis en 1776 par Thévenard qui demande et obtient que le feu fonctionne toute l'année.



La gestion des phares et autres balises par des entrepreneurs privés se révèle porteuse de plus d'inconvénients que d'avantages ; aussi est-elle progressivement confiée après 1770 à une entreprise unique et spécialisée, la compagnie Tourtille-Sangrain du nom de son fondateur, « illuminateur à Paris et dans quelques villes du royaume ». En fait ce dernier fabrique des réverbères à huile, déjà utilisés pour l'éclairage urbain de Paris depuis 1765<sup>14</sup> et qui donnent entière satisfaction si bien que les ingénieurs du service maritime s'intéressent rapidement à ce mode d'illumination.

D'autre part il devient de plus en plus onéreux et compliqué d'importer des charbons écossais de Borness, anglais de Newcastle ou espagnols des Asturies. Les charbons de Bretagne présentent de tels défauts qu'ils demeurent impropres à l'illumination des phares. Enfin ceux de Decize, de Saint-Étienne ou du Nivernais, bien que de meilleure qualité, supposent des transports bien coûteux. Tous ces facteurs poussent l'administration à se décider pour le remplacement définitif du charbon par les huiles et les réverbères de Sangrain. En 1770 l'État lui confie l'installation et l'entretien de l'équipement du phare de Sète. L'économie réalisée avec cet éclairage paraît notable et, malgré les quelques plaintes inhérentes à l'introduction

12. Cité par FAVÉ, *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, 1899, p. LV.

13. BLONDEAU, *Journal de la Marine*, Brest, Malassis, 1778–1780, p. 96.

14. ALLARD (Émile), *Les Phares et balises*, Paris, Rothschild, 1883, p. 38.

de tout nouveau système, la Marine se loue de la régularité de la consommation, des facilités de service, d'approvisionnement et de stockage ; après les années agitées de la période charbonnière, les gardiens de phares jouissent désormais d'une relative tranquillité avec les lampes à réverbères. Ils assurent leur service avec une assiduité plus soutenue dont bénéficient bien évidemment l'ensemble des navigateurs. L'année suivante le phare de Saint-Mathieu reçoit lui aussi ces nouveaux réverbères puis la compagnie parisienne se voit attribuer, en moins de 10 ans, le marché pour la livraison de combustible à de nombreux sites<sup>15</sup>. À la veille de la Révolution, Tourtille-Sangrain détient le marché à forfait pour l'entretien de la plupart des phares des côtes de France ; marché qui par la suite, au vu des bons résultats obtenus, se transforme en bail de neuf ans pour l'ensemble des feux à huile du royaume. Ces baux prévoient aussi que la responsabilité de l'allumage des feux incombe à l'entrepreneur ; concrètement ce dernier a l'obligation de choisir le personnel de garde et d'entretien des feux. En fait, seuls les agents locaux se chargent de cette tâche, sans que l'administration puisse donner son avis sur la valeur du recrutement effectué alors que la modestie des rémunérations ne permet d'embaucher que des hommes âgés ou infirmes qui se satisfont d'une paie très modeste. Bien entendu la qualité du service ne pouvait que s'en ressentir.

Pour alimenter les mèches, Sangrain préconise pour ses phares l'emploi d'un mélange par tiers d'huile de rabette (*Brassica rapa*) ou de colza (*Brassica campestris*), d'olive et de spermaceti (blanc de baleine), cette dernière très souvent remplacée par l'huile de rabette de Hollande moins chère et plus facile à se procurer. Les conducteurs chargés de vérifier la qualité des huiles employées remarquent que très souvent celles-ci font l'objet de mélanges, difficilement décelables, avec des huiles de poisson, de caméline – une petite crucifère de moindre intérêt –, de ravinson ou de lin, au pouvoir éclairant inférieur, tout comme leur prix d'achat. Dans ces conditions on obtient un piètre résultat : les huiles impures brûlant dans des lampes sans cheminée fument beaucoup et ne produisent qu'une pâle lumière. Les feux ne se voient pas de plus loin que les feux antérieurs au charbon. Dans leur soumission de 1808 pour l'entretien et l'exploitation des phares et fanaux de l'Empire, Desforges et Eyriès « entrepreneurs du service de l'illumination des phares et fanaux » s'engagent par l'article 7 à fournir « des huiles de bonne qualité, et d'espèce convenable à la longueur des nuits<sup>16</sup> » sans préciser la nature des huiles ni leur degré de pureté. À leur corps défendant il faut préciser que le prix de l'huile varie énormément d'une année à l'autre et même d'un mois à l'autre : les mélanges permettent de réduire les

15. Au Planier, en face de Marseille, en 1774 ; à Fréhel en 1775 ; à Chassiron en 1777 ; aux Baleines, en 1778 ; à la Hève, au-dessus du Havre, en 1779 ; à Barfleur, à la pointe Nord-Est du Cotentin, et à l'Ailly, à l'Ouest de Dieppe, en 1780 ; au Stiff et à Cordouan en 1782.

16. Archives départementales de Vendée, S 382, textes réglementaires.

coûts et de se prémunir contre les variations du marché. Il faudra attendre la création de la Commission des Phares et surtout l'arrivée d'Augustin Fresnel pour que les premiers essais comparatifs effectués en janvier 1823 sur des huiles de colza et de baleine concluent à la nécessité d'utiliser des huiles vierges de grande qualité « pour tenir [les phares] allumés pendant la durée des longues nuits d'hiver et conserver aux flammes une belle hauteur <sup>17</sup> ». Ce n'est qu'après 1830, en France, que l'on abandonne définitivement l'usage de l'huile de baleine pour ne plus brûler que de l'huile de colza. Cette substitution s'opère beaucoup plus tardivement dans les autres pays et notamment aux États-Unis, où l'on utilise ce combustible peu onéreux jusqu'à la Première Guerre mondiale, entraînant ainsi la quasi-destruction des cétacés.

### Les lanternes

Pour améliorer les moyens rudimentaires d'éclairage, ces foyers à ciel ouvert brûlant dans des braseros des tonnes de bois ou de charbon pour un résultat des plus décevants, il convenait dans un premier temps de les abriter des aléas climatiques et météorologiques. Pour ce faire, le feu est installé sous une coupole fermée en maçonnerie, puis en métal, soutenue par des piliers de pierre ajourés puis fermée par des vitres, où des systèmes de ventilation évacuent les fumées de combustion tout en augmentant le tirage.

La tour de Cordouan, achevée en 1611, se termine par un lanternon ajouré couronné lui-même par une haute cheminée.

La tour des Baleines, construite en 1682 montre un dispositif semblable sans toutefois que les ouvertures soient hermétiques à l'air ambiant.

À la même époque des foyers ouverts continuent d'éclairer les phares du Stiff, de Chassiron et de Fréhel. Sans doute la première tour contemporaine équipée d'une pièce de protection efficace, une lanterne vitrée et totalement close sur l'extérieur, fut-elle celle de Saint-Agnes aux îles Scilly bâtie en 1680<sup>18</sup>. Dès 1689 la Marine royale décide d'expérimenter ce type de lanterne pour le phare de Saint-Mathieu établi, à l'entrée de la rade de Brest, au sommet de la grosse tour de l'abbaye. L'ingénieur Des Grassières propose en décembre 1689 d'y établir une cage vitrée où sont abritées trois rangées de lampions superposés. Les travaux d'installation s'achèvent en septembre 1692 : la lumière doit ainsi conserver toutes les chances de briller avec une efficacité accrue et cette position abritée permet aux gardiens de surveiller par tous les temps leur feu : le service s'en trouve d'autant amélioré. Malheureusement on brûle alors de l'huile dont les vapeurs fuligineuses encrassent rapidement les vitres de la lanterne si bien que la

17. FRESNEL (Augustin), *Œuvres complètes*, tome 3, Paris, Imprimerie impériale, 1870, p. 392.

18. HAGUE (Douglas), *Lighthouses*, Llandysul, Gomer press, 1975, p. 79.

lumière émise ne peut que paraître bien terne du large. On ne remplace cette mauvaise huile qu'en 1771<sup>19</sup>.

Par la suite, dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les ingénieurs du royaume remplacent systématiquement les foyers ouverts par ce genre de lanternes qui, par ailleurs, équipent les nouveaux fanaux : en 1734 à Louisbourg au Canada, en 1744 à Fréhel, en 1778 à Chassiron, en 1784 au Stiff, mais cette pratique ne se répand que lentement dans les autres pays européens.

Au fil des années, les lanternes ne cessent de s'améliorer en grande partie en fonction des progrès de la métallurgie : feuilles de cuivre plus faciles à disposer, montants en fer des tirants et des arcs de coupoles toujours plus fins et plus résistants à la chaleur et à la corrosion et masquant de moins en moins la source lumineuse. Enfin les verreries connaissent elles-aussi des perfectionnements notables dans les modes de production et fournissent à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle des glaces beaucoup plus solides, plus transparentes et de dimensions nettement accrues ; la lumière du foyer traverse les vitrages avec des pertes de luminosité moindres tant et si bien que, même sans toucher à sa source, les distances de visibilité sont améliorées. Les coupoles de cuivre protègent efficacement l'ensemble et portent à leur sommet des cheminées destinées au dégagement des produits de combustion afin d'éliminer les particules goudroneuses et éviter l'enfumage des vitres. Des bouches d'aération à la base de la lanterne activent l'arrivée d'air nécessaire à la combustion complète des huiles et à la ventilation du local. Le confort des gardiens ne cesse parallèlement de s'accroître et le service du feu s'améliore encore.

## Les entrepreneurs

Tourtille-Sangrain est toujours le seul « illuminateur » des phares à la veille de la Révolution française. Mais dès le début de l'Assemblée législative, les députés s'intéressent vivement aux problèmes de signalisation et, comme dans bien d'autres domaines, tentent de résoudre les difficultés en créant une administration centrale spécialisée.

La loi du 15 septembre 1792 place la surveillance des phares, balises et amers dans les attributions du ministère de la Marine et confie les constructions neuves au ministère de l'Intérieur dont dépend à cette époque le département des Ponts et Chaussées. Il convenait alors de réfléchir aux moyens les plus efficaces d'entretenir et d'alimenter les feux déjà existants et à venir. Il est aussi décidé que toutes les initiatives particulières sont à écarter définitivement. La gestion nationale et centralisée remplace pour les siècles à venir celle des entreprises locales et privées.

Auparavant Pierre Tourtille-Sangrain avait installé ses réverbères dans tous les phares de quelque importance et le gouvernement royal lui avait

---

19. URSCHELLER, *La Pointe Saint-Mathieu*, Brest, Dumont, 1842, 95 p.

confié leur entretien et leur approvisionnement pour des périodes de 9 ans. Un premier contrat de ce type, signé en septembre 1779 pour plusieurs phares, dont ceux des Baleines, de Chassiron<sup>20</sup> et de Fréhel<sup>21</sup>, lui assure une redevance annuelle en contrepartie de l'entretien du feu, des petites réparations et de la désignation des gardiens après accord de l'administration locale de la Marine.

En 1793 l'État républicain pérennise ce système dans la mesure où il se révélait efficace et il se réserve la construction des nouveaux édifices laissant à une compagnie privée le soin du combustible et du personnel ainsi que l'entretien de l'appareillage lumineux. La seule grande modification par rapport aux dispositions antérieures réside dans la gratuité totale du service : les marins ne payent plus de taxes à l'entrée ou à la sortie des ports car l'État considère comme un devoir relevant du service public, l'établissement d'une signalisation maritime adaptée aux besoins des marins français et étrangers. Pour autant le bail de 1779, renouvelé une première fois en 1788, court jusqu'en 1797, sans que soient prises en compte les profondes mutations politiques de notre pays. Le 2 thermidor an VI<sup>22</sup>, il est reconduit pour la même durée de 9 ans avec la même entreprise. Mais, un an plus tard, on considère cette période comme trop longue et, par un nouveau contrat signé le 5 novembre 1798, on la ramène à trois ans au profit de la compagnie Tourtille-Sangrain qui s'occupe donc de tous les feux maritimes à réverbères de la jeune république après avoir fait briller les feux royaux. Le 23 septembre 1800 c'est la compagnie de Louis Hervé qui, avec l'accord du Directeur des Ponts et Chaussées, reprend le bail en cours. Le 30 juin 1801 une nouvelle adjudication attribue le marché à la compagnie Desforges et Eyriès, « entrepreneurs d'illumination à Paris », pour une durée de 3 ans, renouvelée en 1804 et 1807. Entre temps, et pour tenter de régler les problèmes d'organisation et de compétence, Napoléon, par le décret du 7 mars 1806 « plaçant les phares, fanaux et balises dans les attributions du ministère de l'Intérieur », confirme le transfert de la totalité des opérations de signalisation maritime, tant dans les ports que sur les côtes, à la seule autorité du ministre de l'Intérieur, sous la conduite du département des Ponts et Chaussées :

Article premier – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1807, les phares, fanaux, feux, balises et amers placés sur les côtes, feront partie des attributions du ministère de l'Intérieur<sup>23</sup>.

Article 2 – Les phares d'Ouessant, de Saint-Mathieu et de Groix continueront néanmoins d'être entretenus par le Ministère de la Marine.

20. FAILLE (René), *Les Trois plus anciens phares de France*, Paris, Le Quartier latin, 1974, p. 73.

21. Archives phares et balises Lézardrieux, Fréhel.

22. 20 juillet 1797.

23. Ministère dont relevait alors la Direction générale des Ponts et Chaussées.

Article 3 – Il ne sera procédé à aucune nouvelle construction de phares, fanaux et balises que sur des projets concertés entre les Ministres de la Marine et de l'Intérieur. Il en sera de même lorsqu'il s'agira de modifier les dimensions et l'éclairage des phares et fanaux, ainsi que le placement des balises et amers actuellement existants.

Article 4 – Les ministres de l'Intérieur et de la Marine sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

La Marine est ainsi dépossédée d'une grande part des moyens de décision : faut-il y voir un geste de dépit au lendemain de la défaite de Trafalgar ou, plus vraisemblablement, une sanction à l'égard d'un grand Corps qui n'adhérait pas massivement aux rêves impériaux ? *A contrario*, on peut lire dans ce décret un témoignage de reconnaissance envers les ingénieurs des Ponts et Chaussées : c'est à leurs services maritimes que reviennent la réalisation et l'entretien des marques du balisage et c'est sous leur unique tutelle que se prépare la réorganisation des services de signalisation. Cependant le système de soumission alors en vigueur pour l'approvisionnement et l'entretien des feux n'est pas modifié et aucune consigne particulière n'est prévue pour le recrutement du personnel.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1809 un nouveau marché débute. Prévu pour neuf ans, il est adjugé une nouvelle fois à Desforges et Eyriès « entrepreneur général de l'éclairage des phares de France », renouvelé le 11 juin 1817 avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1818, puis prorogé à deux reprises pour des durées de deux ans<sup>24</sup>. Dans l'article VIII du cahier des charges de 1808, apparaît la première mention concernant les gardiens : ils sont choisis par le représentant local des entrepreneurs Desforges et Eyriès qui doivent les entretenir et pourvoir à leur traitement :

Pour le service des phares, fanaux et lanternes [ils doivent être] en nombre suffisant selon la difficulté du service de chaque phare et suivant le nombre de lanternes des quais ; nous répondrons de leur fidélité et exactitude ; nous les ferons remplacer en cas de maladie ; nous payerons des inspecteurs pour les surveiller strictement<sup>25</sup>.

Mais les entrepreneurs n'ont pratiquement pas à répondre à ces obligations : l'Empire, en guerre permanente, veille à ne fournir aucune aide à l'ennemi que sont les escadres britanniques qui détiennent la complète maîtrise des mers et naviguent le long de nos côtes sans être inquiétées ; tout feu allumé peut les guider. Les phares sont donc éteints les uns après les autres. Dès le blocus du port de Brest, le feu du Stiff d'Ouessant est supprimé<sup>26</sup> ; Chassiron est éteint provisoirement en 1809 après l'attaque des

---

24. Jusqu'au 31 décembre 1828, puis jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1830.

25. Archives départementales du Finistère, 4S280, Soumission Desforges et Eyriès, 1808.

26. LE POURHIET-SALAT, *La Défense des côtes bretonnes de l'Atlantique*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1983, p. 255.

brûlots<sup>27</sup> puis définitivement sur décision du directeur général des Ponts et Chaussées le 17 mai 1811. Le phare des Baleines subit un sort identique après les instructions du 22 juin 1811<sup>28</sup>. En Méditerranée le phare de Villefranche est lui aussi éteint pour éviter de guider les armées autrichienne et piémontaise... Dans ces conditions les rares gardiens se retrouvent au chômage technique.

Les guerres napoléoniennes achevées, la Restauration ne dispose pas des moyens budgétaires nécessaires pour équiper les côtes de France. Les feux primordiaux pour la navigation sont les mêmes sous Louis XVI et Louis XVIII. Des efforts certains sont accomplis pour tenter d'améliorer cette situation catastrophique, condamnée par les marins français mais aussi par tous les marchands de l'Europe du Nord. Un vaste programme très ambitieux est présenté en 1825 par l'ingénieur Fresnel et le commandant de Rossel et, en 1830, on compte 55 feux allumés sur notre littoral.

À cette date, le marché accordé à Desforges et Eyriès expire et le service de l'éclairage des phares et fanaux des côtes de France est alors réparti en trois baux de neuf ans comprenant respectivement les côtes de la Manche, celles de l'Atlantique et enfin celles de la Méditerranée. La remise en service progressive des anciens phares et la création de nouveaux édifices entraînent un surcroît de travail pour les entrepreneurs, et l'administration considère cette partition comme nécessaire pour assurer une gestion plus saine des établissements<sup>29</sup>. Le département des Ponts et Chaussées conserve dans ses attributions l'entretien des bâtiments et constructions neuves affectés au service des phares, l'achat du mobilier, l'entretien et le renouvellement des lanternes, des machines de rotation et des appareils d'éclairage à l'exception des lampes et des réflecteurs paraboliques. Le service du feu, approvisionnement et surveillance, doit alors être placé, dans chaque département, sous la conduite d'un délégué, fondé de pouvoir de l'entrepreneur soumissionnaire de la division à laquelle appartient ce département, après reconnaissance et agrément du préfet.

•

Le premier lot concerne les côtes de la Manche, de Dunkerque à Granville et il est adjugé à Bréard, de Harfleur ; le second lot couvre les côtes occidentales du cap Fréhel à la frontière espagnole et il revient au Sieur Drouin de Royan. Ce dernier meurt en décembre 1836 mais ses fils assurent la continuité du service. Le troisième lot, la Méditerranée, échoit aux

27. LAFON, *op. cit.*, p. 23.

28. FAILLE (René), *op. cit.*, p. 133.

29. Archives départementales de Vendée, S382, Textes réglementaires.

Sieurs Pelais et Lieutaud de Marseille<sup>30</sup>. Ces trois nouvelles compagnies assurent la fourniture du combustible, de l'huile de colza uniquement, des lampes, du matériel de nettoyage et d'entretien et se chargent aussi de la sélection, de la formation et du salaire des gardiens. Ceux-ci prêtent alors serment devant l'autorité judiciaire après l'accord des ingénieurs du service maritime local et du préfet<sup>31</sup>.

Ainsi le 1<sup>er</sup> mars 1841 le conducteur Jean-Baptiste Paraud et Pierre Tranier, le délégué des entrepreneurs Guillou et Bucquet, successeurs de Drouin, sont réunis au phare de Chauveau pour contresigner le procès-verbal d'inventaire des objets et ustensiles remis par l'administration et pour reconnaître les trois premiers gardiens, Damas, Duport et Merleau, désignés par l'ingénieur en chef et le préfet<sup>32</sup>.

Précision supplémentaire, les instructions sur la nouvelle organisation du service de l'éclairage stipulent dans l'article XV du cahier des charges que le choix des gardiens-allumeurs incombe toujours aux entrepreneurs mais leur impose aussi « l'obligation de [leur] payer intégralement les salaires portés au détail estimatif<sup>33</sup> ». Une telle insistance tendrait à prouver qu'en la matière les illuminateurs essaient de réaliser quelques économies. Dans ces conditions il est certain qu'il doit être des plus difficiles d'obtenir de leurs agents une fidélité absolue et un sens développé du devoir. L'accoutumance à ces nouveaux principes ne s'effectue que très lentement tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle : cette résistance à suivre des règles s'observe d'ailleurs pour l'ensemble des métiers de confiance. Toujours est-il que ces qualités sont exigées par l'État dès que le choix définitif d'un service gratuit et national est entériné. Tous les membres de l'administration sont concernés quelle que soit leur place hiérarchique. En mars 1793, le ministre de la Marine rappelle aux administrateurs des départements maritimes qu'il attend la « plus exacte surveillance dans le service des feux, afin qu'il ne puisse être interrompu ni par négligence ni par besoin urgent de réparation...<sup>34</sup> ».

Cependant les délégués sont confrontés aux difficultés liées à la nécessité de trouver des candidats suffisamment instruits pour lire des instructions simples et rédiger, d'une part, les courriers destinés à l'entrepreneur et, d'autre part, les carnets de veille. Indubitablement sur le littoral breton le recrutement s'avère délicat. Nous remarquons au sein des quatre premières équipes nommées aux phares de Penmarc'h, de Batz, de Sein et de la pointe du Raz, la présence de gardiens étrangers à la Bretagne (5 sur 12)

30. Archives départementales du Finistère, 4S280, Réglementations, circulaire n° 3 du 20 septembre 1830.

31. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4S3-1, Phares de Cancale à Dinard.

32. Archives phares et balises, La Rochelle, Chauveau.

33. « Instructions sur la nouvelle organisation du service de l'éclairage », Paris, 20 septembre 1830.

34. Archives départementales du Finistère, 15L28.

et/ou souvent très âgés pour l'époque puisque nous comptons trois cinquantenaires et trois quadragénaires.

Le fait qu'il ait sans été doute l'un des rares habitants de l'île à savoir lire et écrire poussa Nicolas Salaün, par ailleurs maire de Sein, à postuler par une lettre débutant en ces termes :

Excusez s'il vous plaît la liberté que je prends de vous adresser cette demande ; votre générosité et votre humanité m'y encourage...<sup>35</sup>.

Le grand phare de Sein, dont les fondations dataient de 1836, exige la présence de trois gardiens et le premier magistrat de l'île propose ses services deux ans et demi avant l'allumage. Il est nommé par arrêté préfectoral le 28 novembre 1838 malgré les réticences du préfet et de l'ingénieur en chef qui ne souhaitent pas accorder ces postes à des personnages politiques afin d'éviter de générer des jalousies et des tensions<sup>36</sup>. Le 15 mai 1839 le feu est allumé officiellement pour la première fois et Nicolas Salaün partage le poste avec le gardien-chef, originaire de Bar-sur-Aube, et le second gardien natif de l'île de Ré. Un tel recrutement allogène s'explique par les difficultés rencontrées pour trouver un personnel alphabétisé sur l'île ; d'ailleurs à la mort de Nicolas Salaün, en septembre 1842, le délégué propose de nommer à sa place son frère Hervé, âgé pourtant de 50 ans, mais l'un des rares Sénans capables d'assurer le service<sup>37</sup> car il sait lire et écrire en français.

Les réclamations, les reproches, les remontrances nous laissent à penser que les ingénieurs et les délégués ne disposent pas du personnel espéré. Cependant les exigences de la hiérarchie envers les gardiens sont celles-là même auxquelles le corps des Ponts et Chaussées ne se pliera que très progressivement. Les circulaires ministérielles nombreuses et répétées nous le prouvent. Dès le 30 novembre 1822, le conseiller d'État Becquey, directeur des Ponts et Chaussées et des Mines réclame une présence plus assidue dans les départements :

il est même arrivé quelquefois que plusieurs ingénieurs [...] ont été absents à la fois et leur absence n'avait pas toujours pour cause des circonstances vraiment impérieuses.

Il insiste et achève sa lettre par une conclusion très claire :

Animés comme ils le sont tous, du sentiment de leur devoir, tous, j'aime à le penser, entreront avec empressement dans les vues que je viens de manifester pour le bien du service.

35. Archives départementales du Finistère, 4S281, Sein, 27 octobre 1836.

36. Cette méfiance vis-à-vis des hommes trop en vue dans la commune perdura. L'ingénieur Lepord rappelait dix ans plus tard cette manière d'agir : « Les fonctions municipales dans une commune de quelque étendue se concilieraient bien difficilement avec la ponctualité nécessaire dans le service des phares », Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 22 décembre 1847, l'ingénieur Lepord au préfet du Finistère.

37. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 20 septembre, l'ingénieur en chef Planchat.

Ces recommandations, son successeur, le directeur Bérard, les reprend dans une circulaire rédigée le 30 septembre 1830 dans laquelle il constate que les dispositions de son prédécesseur n'ont pas

... produit les résultats qu'on en attendait [...]. Il est arrivé aussi à quelques ingénieurs de dépasser le terme du congé qui leur avait été accordé ; il en est quelques autres qui se sont absentes sans autorisation [...]. J'aime à penser qu'un pareil oubli des devoirs ne leur sera jamais reproché et que tous rivaliseront de zèle pour accomplir la mission importante dont ils sont investis...

Le 9 juin 1848, le baron Lacrosse, ministre des Travaux publics, rédige lui-même une note pour rappeler encore une fois certaines évidences à son personnel de direction :

MM. les Ingénieurs doivent comprendre que l'exactitude et la régularité sont indispensables dans toutes les parties du service public.

Cinquante ans plus tard le problème n'est, semble-t-il, toujours pas réglé car le 30 avril 1897 le ministre Turrel reprend les textes antérieurs en précisant :

[Aux termes] des règlements, les Ingénieurs ne peuvent quitter leur poste en dehors des tournées de service, qu'en vertu d'une autorisation du préfet du département [...]. Ces prescriptions sont souvent perdues de vue et il arrive fréquemment que les ingénieurs quittent leur résidence [...] sans que l'Administration ait été avisée de leur départ.

Cette mise en garde est renouvelée le 7 février 1898 :

[Le ministre] a eu l'occasion de constater que malgré ces prescriptions les ingénieurs continuent à s'absenter de leur poste [...] sans que l'Administration ait été informée de leur départ...

Encore une fois, en mai 1905, le docteur Gauthier, ministre des Travaux publics, doit rappeler à son personnel quelques recommandations fondamentales :

Mes prédécesseurs ont, à diverses reprises [...] appelé l'attention de l'autorité préfectorale sur les absences non autorisées des ingénieurs [...]. J'ai pu constater que des fonctionnaires de diverses catégories de mon département quittent facilement leur résidence, sans que j'aie été avisé qu'un congé leur ait été accordé.

Les ingénieurs expriment leur mécontentement vis-à-vis des agents sous leur responsabilité, mais eux-mêmes vivent difficilement la fonctionnarisation de leur corps et surtout l'attachement à la résidence administrative.

Malgré tout, il faut assurer la présence d'une équipe, la plus efficace possible, dans les phares nouvellement allumés.

Dans le Finistère, les premières nominations officielles ont lieu en 1836 :

Nous, Préfet du Finistère, Vu l'article 13 du cahier des charges de l'entreprise de l'éclairage des phares portant que les gardiens allumeurs doivent être choisis par les Entrepreneurs agréés par l'Administration et Commissionnés par l'autorité départementale. Vu les propositions qui nous sont faites par monsieur l'ingénieur en chef départemental des Ponts et Chaussées. Arrêtons ce qui suit :

– article premier, sont nommés gardiens allumeurs des phares désignés ci-après les individus dont les noms suivent :

Phare de Kéridy Penmarc'h,

– les sieurs Bonilleau Magloire, 1<sup>er</sup> gardien-chef, Le Cloarec Hervé Allain, 2<sup>e</sup> gardien, Drouet Pierre, 3<sup>e</sup> gardien.

Phare de l'île de Batz,

– les sieurs Calopard Louis, 1<sup>er</sup> gardien chef, Kerfriden Laurent, 2<sup>e</sup> gardien, Baudry Abraham, 3<sup>e</sup> gardien...<sup>38</sup>

La décision préfectorale est signée en décembre alors que les deux feux fonctionnent déjà depuis deux mois et que les équipes sont sur place sans accord officiel. Concrètement ni le préfet, ni les ingénieurs n'ont pu rencontrer les candidats pressentis par le représentant local des entrepreneurs. D'ailleurs l'ingénieur en chef chargé de la construction des phares se plaint amèrement de cette situation :

J'ai requis de l'entrepreneur de me faire connaître son choix dans les formes prescrites et il m'a remis l'état des sujets qu'il destine à remplir ses fonctions. À l'île de Batz, ils sont [présents] depuis l'allumage du feu et c'est tardivement que l'entrepreneur s'est mis en règle. Je ne puis donner que de forts renseignements sur les sujets que j'ai l'honneur de vous prier de commissionner<sup>39</sup>.

Le préfet entérine une situation de fait qu'il ne maîtrise absolument pas. Au corps défendant des entrepreneurs, il faut toutefois signaler que les ingénieurs eux-mêmes ne se mobilisent guère pour apprécier les qualités des candidats.

En 1834 le préfet du Finistère sollicite l'avis de l'ingénieur de Kermel à propos de la demande d'emploi de gardien de phare formulée par un certain Yvinou demeurant à Douarnenez. De Kermel répond que les places de gardiens « restent à la nomination de l'entrepreneur de l'éclairage »<sup>40</sup>.

Trois ans plus tard une demande appuyée par le commissaire de l'Inscription maritime en faveur de Henri Legoff, ancien chef de timonerie, parvient sur le bureau de l'ingénieur. Le Sieur Legoff demandait une place au phare du Bec du Raz alors en construction. Encore une fois de

38. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 8 décembre 1836.

39. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 29 novembre 1836, l'ingénieur en chef de Kermel.

40. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 6 janvier 1834, l'ingénieur en chef de Kermel au préfet.

Kermel répond à son préfet que l'administration n'est pas chargée de ces nominations.

Les gardiens allumeurs sont choisis par l'entrepreneur, « qui peut les révoquer à son gré. L'administration les agrée et les commissionne<sup>41</sup> ». De la sorte les ingénieurs ne prennent guère de risques et peuvent toujours se retourner, pour les côtes occidentales, contre la maison Drouin, dans la mesure où les erreurs commises ne relèvent pas de leurs compétences.

Grâce aux archives, nous constatons cependant que les entrepreneurs assument leur charge avec un relatif sérieux car on relève tout de même une dizaine de révocations entre 1836 et 1848 pour le Finistère, demandées et obtenues par les délégués. Preuve encore une fois de la difficulté de trouver un personnel compétent, mais aussi du sérieux de la surveillance effectuée par les entrepreneurs qui appliquent les sanctions nécessaires pour tenter d'obtenir un service correct.

Ainsi le représentant Lebleis prévient l'administration qu'il souhaite le départ du gardien Drouet, affecté au phare de l'île de Batz, car il « compromet fréquemment le service qui lui est confié par de nombreuses absences qu'il fait sans autorisation aucune<sup>42</sup> », faute la plus fréquente à cette époque.

•

À partir du 1<sup>er</sup> juillet 1839, cette organisation nationale se trouve de nouveau modifiée par le regroupement de l'éclairage des seconde et troisième divisions du littoral en une seule entreprise. Pour l'application du service de la première division, en Manche, on imagine un système mixte d'entreprise et de régie où le Service des phares occupe une place beaucoup plus importante. Le 27 juillet 1838 les soumissions retenues sont celles de MM. Desforges et Bréard pour la Manche et MM. Guillou et Bucquet, de Paris, pour l'Atlantique et la Méditerranée<sup>43</sup>. Si la seconde entreprise fonctionne comme par le passé, les premiers entrepreneurs cités doivent dorénavant se soumettre aux ingénieurs des Ponts et Chaussées pour le choix des gardiens. La plus grande implication des fonctionnaires des Travaux publics s'explique par la confiance limitée accordée aux compagnies privées et par la volonté affirmée de la Commission et du Service des phares d'assurer pleinement l'intégralité des tâches et des responsabilités concer-

---

41. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 1er décembre 1837, l'ingénieur Goury au préfet.

42. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 20 janvier 1841, lettre de Lebleis à l'ingénieur Plantier. Le gardien Drouet est révoqué par arrêté préfectoral du 25 janvier 1841, Joseph Berthé en 1839, Abraham Baudry et Cloarec en mars 1842 pour les mêmes raisons.

43. Archives départementales du Finistère, 4S480, Réglementations, instruction sur la nouvelle organisation du service, Paris, 25 juin 1839.

nant l'éclairage des côtes : Augustin Fresnel, ingénieur des Ponts et secrétaire de la Commission des phares, reconnaissait dès 1823 qu'il était imprudent de continuer à confier à un entrepreneur ces fonctions :

[Il me paraît] plus prudent non seulement pour les phares lenticulaires mais encore pour tous les autres de ne point charger de cette direction un entrepreneur dont les intérêts se trouvent alors en opposition avec ceux de la navigation et dont le désir d'augmenter son bénéfice ou seulement la moindre négligence dans le choix de la surveillance de ses employés peuvent être si funestes aux navigateurs<sup>44</sup>.

Cette opinion défavorable s'appuie sur des plaintes formulées par les marins qui signalent que certains feux sont très faibles, allumés tardivement ou mal entretenus. Au cours de l'année 1816 plusieurs plaintes, déposées par les capitaines et les pilotes fréquentant le port de Saint-Malo, parviennent à l'ingénieur en chef des Côtes-du-Nord, dénonçant le fonctionnement aléatoire du feu du cap Fréhel. Le 23 décembre 1823 le comte Molé, directeur général des Ponts et Chaussées, s'inquiète de ce dysfonctionnement ; après enquête on conclut à la mauvaise qualité du matériel et des huiles, mais aussi à la négligence des gardiens allumeurs renvoyés en 1817<sup>45</sup>.

De même, l'ingénieur en chef de Vendée avertit en février 1824 son supérieur que la compagnie Desforges et Eyries est tenue de « fournir une huile de la meilleure qualité et qui produise une belle lumière depuis l'instant de l'allumage jusqu'à celui de l'extinction ». En l'occurrence ce n'est pas le cas pour le phare de la Chaume qui présente un feu rougeâtre et terne car alimenté par un combustible de très mauvaise qualité<sup>46</sup>.

Pour tenter d'améliorer les prestations des gardiens, le directeur du Service des phares et fanaux, Léonor Fresnel<sup>47</sup>, rédigea en 1835 les premières instructions pour le service des phares lenticulaires. En trente pages que les gardiens doivent dorénavant connaître par cœur, il explique très précisément le fonctionnement des appareils optiques, d'éclairage et de rotation puis l'allumage, l'entretien et l'extinction du feu. Les modalités d'exercice de la profession sont minutées et décrites dans leurs moindres détails, complétées d'injonctions morales – l'oisiveté est la mère de tous les vices :

– 68. L'on époussettera chaque jour les lentilles ainsi que les miroirs de l'appareil.

44. FRESNEL (Augustin), *op. cit.*, tome 3, p. 86.

45. Archives Phares et balises Lézardrieux, Fréhel.

46. Archives départementales de Vendée, 4S832, Amers.

47. Léonor Fresnel (1790–1869) est le jeune frère d'Augustin. Ingénieur des Ponts et Chaussées, il est beaucoup moins connu que son glorieux aîné bien qu'il ait joué un rôle prépondérant dans la formation et l'organisation du Service des phares ; il rejoint son frère, quelques semaines avant la mort de ce dernier, à la Commission des phares où il siège jusqu'en 1845, date à partir de laquelle Léonce Reynaud en assure la direction.

- 69. Si quelque partie de la surface des lentilles ou des miroirs se trouve tachée d'huile, on devra la nettoyer de suite avec un linge imbibé d'esprit-de-vin (alcool éthylique).
- 70. Tous les deux mois on lavera à l'esprit-de-vin la face entière des verres.
- 71. Ces mêmes pièces seront passées au rouge à polir une fois tous les six mois.
- 75. Les glaces de la lanterne devront être constamment entretenues dans un état de parfaite propreté<sup>48</sup>.

Le moindre temps libre doit être utilement occupé, le gardien ne connaît aucun répit, les mains, sinon l'esprit, toujours en action. Il ne peut non plus s'adonner à ses mauvais penchants. Mais cette volonté utilitariste de perfection et d'attachement au poste est loin d'être partagée par les intéressés. Léonor Fresnel est obligé de compléter ces instructions en octobre 1842 en ajoutant une notice technique qui présente les divers appareils alors en service, les précautions d'usage et les obligations de service afin d'éliminer les « principales causes de perturbation qui peuvent tenir à l'ignorance, à l'incurie, ou à la mauvaise volonté des gardiens-allumeurs<sup>49</sup> ».

Pendant cette période, les installations d'optique à échelons se multiplient sur notre littoral et leur service requiert une formation. Malheureusement, les gardiens, salariés privés, ne reçoivent aucune instruction particulière avant de monter dans les phares pour lesquels on peut dresser le tableau suivant :

#### Les phares français au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>50</sup>

années	1800	1830	1839	1848	1856	1864	1872	1876
nombre de feux	20	56	126	154	210	275	330	361

Cette situation ne peut durer car elle ne convient pas aux ingénieurs des services maritimes d'autant plus que le service mixte organisé en 1839 sur les côtes de la Manche donne entière satisfaction. L'expérience prouve que ce mode de gestion doit être préféré à l'organisation antérieure et sur l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, le ministre de tutelle, Vivien, décide qu'il serait étendu à l'ensemble du littoral à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1849. En 1839, les deux entreprises adjudicataires, les mêmes que lors du précédent marché, ne sont donc plus responsables du choix des gardiens ni de leur révocation : désormais ces derniers deviennent agents de l'ad-

48. FRESNEL (Léonor), *Instruction pour le service des phares lenticulaires*, Paris, Annales maritimes et coloniales, 1836.

49. Circulaire n° 10, Instruction générale sur l'organisation et la surveillance du service de l'éclairage, Paris, 25 octobre 1842.

50. ALLARD (Émile), *op. cit.*, p. 122.

ministration, nommés par elle et exclusivement soumis à l'autorité des ingénieurs locaux<sup>51</sup>. Ainsi on s'assure que les gardiens donneront aux flammes tout le développement voulu sans risquer les reproches du fournisseur d'huile, l'entrepreneur, qui ne conserve dans ses attributions que la seule livraison du combustible et de quelques accessoires que l'on se procure difficilement dans la plupart des localités isolées qui accueillent les tours. La régie centrale des phares en effet se charge elle-même de pourvoir chaque phare du territoire en fournitures diverses nécessaires à l'entretien des appareils d'éclairage<sup>52</sup>, des linges de nettoyage jusqu'aux boutons, aux étoiles, aux ancres et aux casquettes d'uniforme<sup>53</sup>.

•

La gestion quotidienne des gardiens manque encore d'un cadre rigoureux ; ainsi lors de l'allumage des deux feux de Bénodet en 1848 l'ingénieur local demande au service central quelle est la marche à suivre dorénavant pour loger et équiper ce nouveau personnel fonctionnaire. L'administration centrale répond en ces termes :

Elle n'a pas de règles fixes à cet égard, elle s'est toujours guidée sur la situation même des établissements. Dans plusieurs circonstances et particulièrement quand les phares sont éloignés des centres de population elle fournit les principaux objets d'ameublement tels que lit, table, armoire, chaise, etc. ; dans le cas contraire les gardiens doivent se les procurer<sup>54</sup>.

Une circulaire du 20 novembre 1848 tente de poser les bases de la nouvelle organisation :

[L'administration confie] aux soins et à la probité des gardiens de ses phares un matériel et des approvisionnements d'une assez grande valeur, et, ce qui est beaucoup plus grave, un service qui importe au plus haut degré aux intérêts de la navigation et de l'humanité. Sans doute elle se réserve d'exercer une surveillance assidue, de contrôler les gestions, de réprimer les infractions du service, de punir les fraudes avec la plus grande sévérité et elle sait qu'elle peut compter sur la vigilance de ses ingénieurs ; mais les négligences pouvant avoir, dans un service de cette nature, des conséquences irréparables, les positions dont il s'agit doivent être regardées comme des postes de confiance et il n'y faut appeler que des hommes sûrs et paraissant sous tous les rapports, dignes de les occuper<sup>55</sup>.

51. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4S41, Fanal des Noires, 1839–1974.

52. Archives départementales du Finistère, 4S280, Réglementations.

53. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4S5, Instructions relatives à l'approvisionnement des fournitures nécessaires au service de l'éclairage, en exécution de la décision ministérielle du 22 janvier 1887.

54. Archives départementales du Finistère, 4S126, Bénodet.

55. Archives nationales, F14 20847, Ministère des Travaux publics, circulaire n°12, Paris, 29 novembre 1848.

Afin d'établir un code général strict le directeur du Service des phares, Léonce Reynaud, rédige en 1848 une petite brochure composée de 69 articles courts reprenant l'ensemble des opérations jugées indispensables pour allumer et entretenir le feu et les appareils d'éclairage. Dorénavant le Service dispose d'un règlement qui doit être suivi à la lettre et ne permet plus aucun écart d'interprétation<sup>56</sup>, du moins en théorie.

Le 17 août 1853 un décret impérial officialise les nouvelles dispositions. Il organise de manière rigoureuse le corps des agents inférieurs des Ponts et Chaussées et notamment au titre IV, « Gardiens de phares et fanaux », fixe le traitement des agents, en fonction de leur classe :

Article 30. Le personnel des agents du service des phares et fanaux se compose de maîtres de phares et de gardiens.

Le traitement des maîtres de phare est fixé à 900 francs.

Les gardiens sont divisés en six classes, pour lesquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

1 <sup>re</sup> classe	750 francs.
2 <sup>e</sup> classe	675 francs.
3 <sup>e</sup> classe	600 francs.
4 <sup>e</sup> classe	525 francs.
5 <sup>e</sup> classe	450 francs.
6 <sup>e</sup> classe	375 francs.

Article 32. Les maîtres et gardiens de phares sont nommés par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef<sup>57</sup>.

Ce décret participe d'un vaste mouvement d'organisation globale de tout le département des Travaux publics à un moment où le Second Empire se lance dans un immense chantier de constructions publiques. Si les gardiens de phares sont concernés, ils ne sont pas les seuls ; les pontiers, les éclusiers et les cantonniers aussi sont dorénavant encadrés par des textes administratifs précis. Les conducteurs doivent passer un examen national d'un niveau relativement élevé puisque les épreuves supposent la connaissance des logarithmes et des tables de trigonométrie<sup>58</sup>. De même, le décret impérial du 15 juillet 1854 organise les fonctions d'officier et maître de port préposés à la police des ports maritimes du commerce, placés sous les ordres directs des ingénieurs des Ponts et Chaussées et non plus de ceux de la Marine<sup>59</sup>.

---

56. REYNAUD (Léonce), *Instruction pour le service des fanaux*, Paris, Imprimerie nationale, 1848.

57. Décret du 17 août 1853, Saint-Cloud, Napoléon III et le ministre des Travaux publics, Magne.

58. Circulaire du 7 juillet 1847, Paris, le sous-secrétaire d'État Legrand.

59. BINOT (J.) et BINOT (C.), *Officiers de port, Condé-sur-Noireau, Corlet*, 1989, p. 135.

Par ailleurs les deux compagnies privées continuent de fournir l'huile conformément aux adjudications de 1848, de 1857, puis de 1866 et cela jusqu'au 31 décembre 1876, date à laquelle expire le marché car depuis 1873 le Service des phares, abandonnant définitivement l'huile de colza, a entrepris la modification de tous ses brûleurs pour les convertir à l'huile minérale. Le temps des compagnies d'illumination est définitivement révolu, le combustible est acheté par le Service et les gardiens deviennent des fonctionnaires à part entière du ministère des Travaux publics.



## *Chapitre II*

### **La naissance d'un service public**

Le Service des phares, né avec la Révolution, est dirigé par des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ce département dépend du ministère de l'Intérieur jusqu'en mai 1830 lorsqu'un éphémère ministère des Travaux publics est créé. Après la révolution de Juillet, les Ponts et Chaussées ne réintègrent que quelques mois l'Intérieur avant de former, en mars 1831, un ministère du Commerce et des Travaux publics. Rendus en avril 1834 au ministère de l'Intérieur, ils en sont de nouveau détachés en 1836 au profit du Commerce. En 1839 est de nouveau créé un grand ministère des Travaux publics, regroupé avec le Commerce et l'Industrie en 1855. Ces multiples allers-retours ne favorisaient guère l'instauration d'un climat de sérénité propice aux conditions d'établissement d'une organisation hiérarchique claire. Si les ingénieurs trouvaient difficilement leur place au sein d'un appareil d'État en construction, la position et le rôle des gardiens étaient complètement négligés. La volonté de les intégrer pour les surveiller, d'en faire des fonctionnaires, participe d'un mouvement d'envergure initié vers 1845 par l'ensemble des ministères<sup>1</sup>.

#### **La fin de l'affermage et la régie directe : les gardiens fonctionnaires**

À la suite des mesures de 1848 et jusqu'au décret du 17 août 1853, les agents en place conservent leur poste. Mais la situation officielle prévoit, avant la nomination d'un candidat, une enquête de l'ingénieur ordinaire en poste dans les arrondissements maritimes, dont les conclusions sont soumises à l'ingénieur en chef qui approuve généralement la proposition faite et la soumet au préfet qui nomme alors officiellement les gardiens. Le

---

1. THUILLER (Guy), TULARD (Jean), *Histoire de l'administration française*, Paris, PUF, 1994, p42.

décret définit enfin les critères d'admission dans le corps et les sanctions encourues en cas de faute. La désignation d'employés de l'État à ces postes offre en plus quelques garanties :

[Les gardiens donneront] aux flammes le développement voulu. Ces agents ne sont plus tentés comme dans l'ancien système de l'entreprise de réduire la consommation d'huile en vue des intérêts d'un spéculateur mais quelques-uns d'entre eux pourront commettre la même infraction parce qu'une flamme basse est bien plus facile à gouverner que celle qui a reçu tout le développement nécessaire dont elle est susceptible<sup>2</sup>.

Les conducteurs sont donc invités à jouer un rôle d'inspecteurs :

Ils peuvent alors se rendre de nuit jusque dans la chambre de la lanterne sans que les gardiens aient été prévenus de leur arrivée et ainsi juger de l'état du feu. C'est une mesure à généraliser : dans un service de cette importance, il ne faut négliger aucun moyen de contrôle<sup>3</sup>.

À l'occasion de cette reprise en main, les ingénieurs se séparent de personnes jugées inaptes à la tâche, la plupart du temps pour absences sans excuses et pour ivrogerie notoire, les deux griefs étant souvent liés, comme l'évoquent plusieurs ingénieurs, mais aussi pour des carences d'ordre scolaire. Dorénavant les gardiens doivent être capables de rédiger des rapports mais surtout de lire et d'apprendre un règlement. Tous les hommes recrutés par les compagnies privées n'ont sans doute pas ces qualités bien que généralement les dossiers de candidatures présentés par les entrepreneurs stipulent clairement que tous les futurs agents savent au moins « lire et écrire ». Dans l'ensemble pourtant ces mesures d'exclusion demeurent rares et, dans bien des cas, la situation d'avant 1849 est pérennisée ; le ministre des Travaux publics préconise d'ailleurs de respecter les positions acquises et de garder les agents de l'ancien régime qui avaient fait preuve de zèle et de capacité.

Il est à présumer que la plupart d'entre eux seront conservés ; toutefois ils n'y ont aucun droit formel et il conviendra même de profiter de la nouvelle organisation du service pour ne pas maintenir ceux dont la conduite ou l'aptitude ne répondrait pas à ce qu'il est de notre devoir d'exiger<sup>4</sup>.

En 1850, le ministre de la Marine demande à son collègue Bineau, ministre des Travaux publics, de prendre sous son autorité les trois phares du Stiff, de Saint-Mathieu et de Groix, encore dirigés par la Marine<sup>5</sup>. Se

---

2. Archives nationales, F14 20847, Service du littoral, circulaire du 29 novembre 1849.

3. *Ibid.*, p. 3.

4. *Ibid.*, p. 2.

5. En vertu de l'article du décret du 7 mars 1806 plaçant les phares, fanaux et balises dans les attributions du ministère de l'Intérieur dont dépendait alors le département des Travaux publics. Voir FICHOU (J.-C.), *Histoire de la signalisation maritime, 1806-1936*, thèse de doctorat, Rennes 2, 1996, p. 83 et suiv.

pose alors le problème du gardiennage de ces établissements et tout naturellement on convient de conserver les agents en place :

Les titulaires actuels ont jusqu'à ce jour rempli convenablement leur fonction ; qu'il suffit dès lors de leur donner une nouvelle investiture qui régularise la position de ces agents de manière à ce que leur rémunération soit conforme aux prescriptions du règlement <sup>6</sup>.

Dans tous les cas, il convient de gérer la situation sans bouleverser les structures qui se mettent difficilement en place depuis deux décennies seulement.

Les archives sont très minces quant à ces révocations officielles et voulues par les ingénieurs des Ponts. Pour le département du Finistère, la comparaison entre les états nominatifs provisoires de 1849 et de 1853 nous permet de constater, sur un total de 23 postes, la disparition de quatre gardiens, dont les trois du phare de Penmarc'h, sans pièce justificative <sup>7</sup>. Il semble que les ingénieurs aient quelque scrupule à user de cette sanction.

En 1854 la conduite de trois gardiens prête à de nombreuses plaintes mais l'exclusion est écartée et le remplacement ajourné :

[Nous ne prenons aucune sanction définitive] à cause de la misère qui règne partout, et de l'incertitude qui existe toujours jusqu'à un certain point sur le degré de culpabilité d'agents qui par la position éloignée des phares échappent à une surveillance quotidienne <sup>8</sup>.

Les gardiens devenus fonctionnaires, il est beaucoup plus difficile pour l'administration de s'en séparer si d'aventure on constate au bout de quelques mois leur totale incompétence. Les documents sont rares mais il arrive parfois de découvrir des lettres d'une hiérarchie qui reconnaît ses erreurs.

Ainsi en 1919 l'ingénieur de Quimper reçoit une demande pour le poste de Bénodet car, croit-on, il doit se libérer rapidement. En fait le gardien en poste est encore loin de la retraite et notre ingénieur s'en plaint :

[Le titulaire est] le plus médiocre agent que l'on peut concevoir. Je serais heureux lorsqu'il prendra sa retraite que son âge ne permet pas encore de lui imposer sauf à titre de sanction très grave, ce qui n'est pas actuellement justifié malgré le peu de satisfaction qu'il donne... <sup>9</sup>.

Il convenait de prouver la faute et généralement la révocation n'intervenait pas à la première réprimande : l'ensemble du service des Phares

---

6. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, arrêté préfectoral du 20 janvier 1851.

7. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ne fournissent des rapports circonstanciés qu'en 1855 après la réception de la circulaire Boulage du 10 novembre 1854. Ce texte donne toutes les instructions pour la rédaction, la tenue et la correction des états nominatifs. De toute manière les plus anciens de ces documents ont pratiquement tous disparus des archives à la mort des gardiens ou de leurs ayants droit.

8. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 6 février 1854, l'ingénieur en chef Lepord au préfet.

9. Archives de la DDE, Quimper, 25 juin 1919, l'ingénieur en chef Leroux.

connut une certaine effervescence au cours de l'année 1855 quand le directeur Reynaud décida personnellement de limoger le gardien Boyard chargé du service du phare de Cayeux. Après de multiples interventions, il parvint à exclure l'agent. Un dernier crédit est ouvert en janvier 1856 pour solder l'indemnité :

[Je viens] d'achever de nous débarrasser du Sieur Boyard. Je dis achever car je viens enfin de faire révoquer cet agent et de le faire remplacer par un sujet qui me paraît réunir les garanties désirables<sup>10</sup>.

•

Cependant le nombre de créations et de vacances de poste augmente sérieusement. Les nominations se multiplient et les ingénieurs ordinaires sont mobilisés par cette charge supplémentaire, d'autant plus que les demandes pour chaque poste se multiplient, preuve, s'il en était besoin, que ces emplois de fonctionnaires présentent un attrait certain. Mais les candidats n'ont pas tous les qualités requises et ils sont très mal informés sur le métier : le service du feu, les responsabilités, le sens du devoir sont moins simples que ne l'imaginent les demandeurs. Rester à son poste demande de réels efforts aux gardiens de l'époque, peu habitués à la notion de ponctualité<sup>11</sup>, comme d'ailleurs l'ensemble de la population active. Les qualités physiques d'endurance nécessaires sont également mésestimées, et bon nombre de candidats se présentent en avouant des faiblesses corporelles qui leur interdisent, selon eux, tout autre emploi jugé sans doute plus dur.

Un certain Benoît Laverge « qu'une catharre pulmonaire chronique empêche de remplir ses fonctions d'instituteur à Pont-Croix » se présente pour « obtenir un emploi de surveillant [...] au phare de Penmarc'h »<sup>12</sup>.

Le jeune gardien imaginé par Rachilde tient à peu près le même langage. Jean Maleux se présente devant les conducteurs des Ponts et Chaussées afin d'obtenir le poste d'Armen, parmi dix autres candidats, et la préférence lui est accordée :

Vous êtes nommé à Armen [...]. J'étais joyeux de l'affaire à m'en mettre à giguer devant eux. Fini des ballottements et des apprentissages. On était casé, son maître dans une propriété de l'État, un endroit respectable où qu'on serait tranquille [...]. Vingt-cinq ans de service, c'est pas le diable quand on est dorloté comme ça...<sup>13</sup>.

---

10. Archives nationales, F14 19887, phare de Cayeux, Paris, 9 janvier 1856, l'ingénieur en chef Reynaud.

11. BARVEC (B.), *Les Gardiens de phares*, DEA, Brest, 1988, p. 20.

12. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 17 novembre 1835, l'ingénieur Goury.

13. RACHILDE, *La Tour d'amour*, Paris, Le Tout sur le tout, 1988, p. 8 et 11.

Notre jeune héros déchantera rapidement quand il apprendra les amours nécrophiles de son vieux compagnon d'infortune.

Le métier, sans être de tout repos, n'est pas non plus très pénible : la pêche, par exemple, reste toujours beaucoup plus dangereuse et c'est pourquoi la plupart des candidats viennent de ce milieu qu'ils souhaitent quitter avant d'être victimes d'un naufrage. Il est plus surprenant de trouver des nominations de petits fonctionnaires, notamment de cantonniers et de facteurs ruraux<sup>14</sup>. Les motifs qui les poussent à demander ces mutations sont clairs : pour eux le travail en plein air, par tous les temps, sur des routes difficiles, est bien plus pénible que la garde d'un phare et il semble bien qu'ils fassent le bon choix, car une fois nommés ils restent tous au service des Phares.

La majorité des candidats n'a cependant pas conscience de la vie monotone, peu active et astreignante par de nombreux aspects, des gardiens de phares : le principal reproche des conducteurs et des ingénieurs est d'ailleurs le manque d'assiduité. Dès 1848 les sanctions tombent<sup>15</sup> : le gardien François Tanguy est révoqué car il compromet le service par ses nombreuses absences ; le sieur Saffrey, gardien au Minou, est révoqué car il a quitté son poste sans autorisation ; Florentin Desvailly, ancien gendarme, est révoqué pour « absences répétées » ; Pierre Fily est puni d'une amende pour absences :

Je l'ai persuadé de retourner à son poste mais bientôt il se mit à s'enivrer et quitta le phare spontanément disant qu'il n'y rentrerait pas<sup>16</sup>.

On pouvait penser que des mesures énergiques entraîneraient la mise au pas des collègues trop insouciant ; or il n'en est rien car vingt ans plus tard les mêmes manquements au service sont toujours suivis des mêmes effets.

En août 1864 l'ingénieur en chef du Finistère demande la révocation du gardien Phillibert Gentric car « sa conduite a toujours laissé à désirer ». Malgré plusieurs retenues de salaire, l'amélioration espérée n'intervient pas, bien au contraire, car dans la nuit du 14 août 1864 il s'absente : « sur le refus du gardien-chef de se taire sur cette infraction si grave » l'ingénieur se rend sur les lieux et constate les faits. Le gardien fugueur offre sa démission avant de subir l'humiliation de la révocation<sup>17</sup>.

Trois mois plus tard, le gardien Salaün, en poste à la pointe du Raz, est surpris à son domicile et non au phare :

14. Archives départementales du Morbihan, S280, Personnels. Deux facteurs de Belle-Île, Le Pelletier et Roger et un facteur de Groix, Raudé.

15. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 29 août 1851, l'ingénieur en chef Lepord au préfet : « Le sieur Desvailly, gardien au phare de l'île de Sein, doit être remplacé à la suite des réprimandes qu'il s'est attirées par son intempérance et son inexactitude et des plaintes justifiées de monsieur le maire de l'île ; a abandonné son poste il y a plus d'un mois et n'y a pas reparu. »

16. *Ibid.*, Quimper, 26 octobre 1850.

17. *Ibid.*, Quimper, 30 août 1864, l'ingénieur ordinaire Renaud.

J'ai constaté que le gardien, chargé du service de jour s'était absenté du phare dès le matin avant d'avoir fait son service. Je vous demande l'autorisation de lui infliger une retenue de 5 francs sur son salaire du mois de novembre<sup>18</sup>.

En février 1873 le gardien Le Coz du phare de l'île de Sein commet encore une fois le même genre d'infraction dans l'exercice de ses fonctions :

en abandonnant dans la nuit le feu au moment où il était de quart, sans avoir averti un autre gardien qui l'aurait remplacé ; qu'il en est résulté que la lampe est demeurée éteinte pendant une demi-heure.

Et si la lampe ne s'était pas éteinte ? Ou si personne n'avait remarqué l'extinction ?

Il est clair que cette attitude devait se répéter souvent, et tant qu'aucun incident grave ne survenait, les agents continuaient à s'absenter. L'enchaînement au poste est très long à rentrer dans les mœurs et ce, dans tous les départements puisque nous relevons dans les Côtes-du-Nord plusieurs affaires similaires dont une assez tardive.

Par la décision ministérielle du 19 février 1900 nous apprenons qu'il est infligé au sieur Derrien, gardien de première classe du phare de Fréhel, une retenue de traitement de 10 jours pour s'être absenté sans autorisation pendant une journée<sup>19</sup>.

Dans le Morbihan, en 1923, le gardien Le Matelot est surpris au bourg du Palais et non au phare de Kerdonis où l'attend le conducteur<sup>20</sup>.

Et si les gardiens sont bien au phare, encore faut-il qu'ils surveillent consciencieusement leur feu. À Saint-Nazaire, en 1953, l'ingénieur Gibert rédige une note de rappel à destination des gardiens de Loire-Inférieure :

À toutes fins utiles, et pour ceux qui l'auraient perdu de vue [...] la veille dans les phares à incandescence de pétrole se fait dans la chambre de veille et non dans la cuisine ou dans la couchette<sup>21</sup>.

Pourquoi si peu d'empressement ? Il semblerait que ni le travail ni le traitement ne soient très stimulants. Seule la certitude de conserver son emploi, de loger dans des bâtiments entretenus et chauffés par l'administration et enfin, sinon surtout, de toucher une pension après des années de bons et loyaux services pousse des marins-pêcheurs ou des marins de l'État, usés par leurs campagnes, à demander ces postes. C'est la qualité du recrutement qui doit être mise en cause, car les conducteurs locaux – au moins une fois par mois pour les phares à terre, et toujours à l'impro-

---

18. *Ibid.*, Quimper, 26 novembre 1864, l'ingénieur ordinaire Renaud.

19. Archives Phares et balises Lézardrieux, Personnels, Saint-Brieuc, 19 février 1900, l'ingénieur Montarou.

20. Archives DDE Vannes, Kerdonis, l'ingénieur en chef Verrière.

21. Archives Phares et balises, Saint-Nazaire.

viste<sup>22</sup> – ainsi que les ingénieurs ordinaires, souvent accompagnés de l'ingénieur en chef du département, effectuent de nombreuses inspections.

**Visites effectuées aux phares de l'arrondissement de l'Ouest, Finistère,  
année 1885<sup>23</sup>.**

Phares	Visite(s) de l'ingénieur	Visite(s) du conducteur
Créach	3	13
Stiff	3	14
Kermorvan	2	12
Corsen	3	12
Pierres-Noires (en mer)	2	10
Saint-Mathieu	2	11
Minou	1	12
Four (en mer)	1	7
Portzic	1	7
Camaret	1	19
Toulinguet	1	19
Queuern	1	18
Abervrac'h	1	12
Lanvaon	1	12
Île Vierge	1	13
Île Vrach	1	11
Pontusval	1	6
de Sein	4	16
Bec du raz	2	10
Tevenec (en mer)	2	9
Armen (en mer)	1	9
La Vieille (en mer)	1	7
Brest	1	12

On s'aperçoit que les phares les plus contrôlés, ou les plus surveillés, sont les établissements construits sur les îles ou les plus éloignés des centres de commandement. Il convient de toujours rappeler aux agents excentrés l'existence d'une hiérarchie omniprésente. Et enfin, inspection organisée de longue date et particulièrement redoutée, celle de l'ingénieur en chef du

22. « Les conducteurs devront, autant que possible, faire une tournée par mois dans chacun des phares dont ils sont chargés, pour surveiller dans tous les états le fonctionnement du service ». *Instructions générales sur le service d'entretien*, Paris, Imprimerie nationale, 1890, article 110.

23. Archives personnelles, fonds Fenoux.

service central qui revient tous les deux ou trois ans sur les lieux. Les rapports que nous avons conservés ne sont guère tendres à l'égard des fautifs :

Le rapport de M. l'ingénieur Leferme contient sur les phares de votre département plusieurs observations [...] que je crois devoir signaler à votre sollicitude :

1 – La tenue du phare de l'île de Bas (*sic*) laisse toujours à désirer. Le chef-gardien paraît peu intelligent. Il convient de sévir<sup>24</sup>.

Les trois gardiens alors en poste semblent avoir entendu très clairement les remarques puisque, dans les années suivantes, les notations s'améliorent. Le chef Joseph Saout reçoit même des gratifications exceptionnelles en 1878, 1879 et 1880 ; les deux autres gardiens Charles Kerfriden et Jean Corre, nommés ensemble à la troisième classe en 1874, sont félicités par leur ingénieur qui note :

Depuis deux ans je suis content de leur service, ils ont fait beaucoup de progrès et le phare de l'île de Batz est maintenant très bien tenu<sup>25</sup>.

Opinion confirmée l'année suivante :

La tenue du phare de l'île de Batz a réalisé les plus grands progrès depuis deux ans et a mérité en 1879 les éloges de Monsieur l'ingénieur en chef Leferme<sup>26</sup>.

D'ailleurs, pour s'assurer la loyauté professionnelle des gardiens, les ingénieurs, lors de l'élaboration des plans de construction des phares, n'omettent jamais de prévoir la chambre de l'ingénieur, de l'étranger. Cette pièce, qui demeure toujours vide, a surtout une fonction comminatoire, rappelant aux gardiens l'existence du chef<sup>27</sup> qui passe sans dormir dans cette chambre, pourtant la plus grande, entretenue avec le plus grand soin.

•

La qualité du service, la ponctualité, l'assiduité, la régularité restent des termes étrangers à la vie quotidienne des gardiens. La situation s'améliore très lentement et, dans les années 1870–1880, naît un corps professionnel, conscient de ses responsabilités, même si la notion de service public n'est pas toujours parfaitement assimilée : en 1923 des faits graves sont reprochés aux gardiens du Grand-Jardin, Contin et Brindejonc :

[Ils avaient] quitté leur poste de 13h30 à 17h30, le 1er juillet dernier pour se rendre à l'île voisine de Cézembre, où ils s'étaient livrés à d'abon-

24. Archives personnelles, fonds Fenoux, Paris, 19 avril 1877, l'inspecteur Reynaud à l'ingénieur Fenoux.

25. *Ibid.*, Notations, Quimper, 23 novembre 1878, l'ingénieur Fenoux.

26. *Ibid.*, Notations, Morlaix, 23 novembre 1879, l'ingénieur Tarot.

27. GUIGUENO (V.), *Au service des phares*, thèse de doctorat, Paris I, 1999, p. 133.

dantes libations, qu'au retour, s'étant endormis jusqu'à 23 heures, ils n'avaient allumé le feu qu'à 23h10, et que, pour qu'aucune trace de leur négligence n'apparût sur la feuille de contrôleur de veille, ils avaient ouvert le plombage... et pointé la feuille en question<sup>28</sup>.

Le constat des innombrables changements intervenus dans le personnel des phares au début de la mise en place de la régie par le Service laisse à penser qu'il n'était pas si facile de se plier à un règlement strict : à Penmarc'h, entre 1838, date de l'allumage et 1852 on note la présence successive de 24 gardiens différents dont 18 donnent leur démission. Par la suite les perfectionnements réels du service se traduisent par un enracinement, une plus grande stabilité des agents. Autre preuve indubitable des progrès accomplis, les compliments des officiers de marine, pourtant peu enclins à l'indulgence envers le corps des Ponts et Chaussées, trop « terrien » à leurs yeux. De plus les plaintes formulées par les usagers restent très rares. Nous ne relevons qu'une dizaine d'accidents majeurs, des extinctions de feu, observés entre 1850 et 1914 dans le département du Finistère<sup>29</sup>. La Marine militaire, très pointilleuse sur le sujet et toujours prête à dénoncer les fautes d'une administration peu appréciée, relève 7 extinctions, à ma connaissance, pour la période considérée, parmi lesquelles celles que signale, en septembre 1880, le commandant du bâtiment la *Moselle* :

Dans la nuit du samedi 11 au dimanche 12 septembre 1880, à 3 heures précises du matin, au moment où je donnais dans le Raz de Sein avec la *Moselle*, j'ai trouvé éteint le petit feu de la falaise<sup>30</sup>.

ou, vingt ans plus tard, le lieutenant de vaisseau Théroulde, commandant le torpilleur n° 233 :

Dans la nuit du 27 au 28 juillet vers 2 heures du matin, le feu de Lanvaon qui donne avec le feu de l'île Vrach la direction de l'Abervrach se trouve éteint<sup>31</sup>.

En fait les extinctions furent certainement beaucoup plus nombreuses mais, pratiquement, les seuls à le savoir restent les gardiens eux-mêmes chargés de surveiller au cours de leur veille les feux voisins et de noter toutes les irrégularités de service. Cependant on peut affirmer que les accidents sont restés exceptionnels. Le service des Phares est parfaitement opérationnel en 1850 ; il assure sa mission avec efficacité malgré les manques de son personnel. Les *Instructions nautiques* allemandes ou anglaises de l'époque le reconnaissent et invitent même leurs commandants à préférer

28. Archives Phares et balises Saint-Malo, Paris, 27 octobre 1923, le ministère des Travaux publics à l'ingénieur en chef à Rennes.

29. Si l'on excepte les extinctions accidentelles des feux permanents.

30. Archives départementales du Finistère, 4S 1267, Brest, 14 septembre 1880, le commandant de la *Moselle* au préfet maritime.

31. Archives Phares et balises Brest, Lanvaon, à bord, 6 août 1910.

longer les côtes de France car notre système de feux est alors le plus sûr du monde. Malgré leurs nombreux travers dénoncés par leur hiérarchie, les gardiens participent au premier chef à cette réussite. Et pour connaître un succès encore plus complet les ingénieurs sélectionnent les futurs gardiens selon des critères toujours plus rigoureux.

### **La formation d'un corps**

La circulaire du 29 novembre 1848 stipule que les gardiens doivent savoir lire et écrire, posséder les premières notions d'arithmétique et n'être pas âgés de plus de 45 ans<sup>32</sup>. Une fois ces critères respectés, le choix dépend dans une large mesure de l'opinion de l'ingénieur ordinaire : c'est ce que nous précisent les résultats de l'enquête menée par Pairier dans l'arrondissement de Royan pour remplacer le sieur Bauchaire, gardien à Cordouan, révoqué par arrêté préfectoral le 10 février 1854 pour « mauvais esprit et usage fréquent de la boisson ». Quatre candidats postulent :

Le Sieur Cruon François, saunier et parent d'un des gardiens, passe pour être peu intelligent. Le sieur Erable, forgeron, 27 ans, conviendrait mieux par sa spécialité mais il paraît qu'il est sujet à des coups de sang qui le mettent dans un état voisin de l'épilepsie. Le sieur Nouet, tailleur de pierre, âgé de 39 ans, gendre de Burgaud, ancien chef-gardien et cette parenté est certainement un titre pour lui. Il a en outre une nombreuse famille et les renseignements obtenus sur son compte sont très favorables mais il a l'inconvénient grave de ne pas savoir écrire. Le quatrième, sieur Château, de 34 ans, il est charpentier et a servi près de 10 ans dans une compagnie d'ouvriers d'artillerie de marine où il a été sergent. On nous a donné également de très bons renseignements sur ce candidat. Il est doux, laborieux et bon ouvrier ; il est marié en secondes noces depuis trois ans et il a deux enfants. Nous pensons d'après cela qu'il y a lieu de donner la préférence au sieur Château<sup>33</sup>.

Conformément au vœu de l'ingénieur ordinaire et à la préférence toujours accordée, dans les premiers temps, aux anciens militaires pour leurs qualités de ponctualité, d'obéissance et de discipline<sup>34</sup>, le choix se porte sur le candidat qui a servi avec bonheur dans l'armée.

Louis Illiaquer, tonnelier à Locmaria, Belle-Île, effectue sa demande en février 1864. Le conducteur chargé de l'examen constate que le candidat présente toutes les qualités physiques et intellectuelles requises et surtout que « cet ancien sous-officier doit être bien discipliné<sup>35</sup> ».

32. Le décret de 1853 ramène l'âge limite à 40 ans.

33. Archives départementales de la Gironde, 3S7, Phares et balises, 1837-1864.

34. Règlement de novembre 1848, article 3 : « de préférence des hommes ayant appartenu à nos armées de terre ou de mer » ; circulaire du 29 novembre 1849 : « habituée à l'ordre, à l'obéissance, au dévouement, à la fonction, cette classe de citoyens nous a déjà fourni plusieurs gardiens qui se sont fait remarquer par leur zèle et leur régularité de service » ; décret du 17 août 1853, article 33 : « les gardiens de phares sont choisis de préférence parmi les anciens militaires de nos armées de terre et de mer ».

35. Archives départementales du Morbihan, S280, Personnels, Le Palais, le conducteur Milon.

Si de plus l'ancien matelot présente des dons particuliers pour le bricolage, il est immédiatement embauché : Célestin Corret est plusieurs fois récompensé pour les travaux effectués dans son phare des Héaux-de-Bréhat :

Ce gardien a exécuté cette année avec beaucoup de soin et d'adresse plusieurs ouvrages de menuiserie et de ferblanterie [...] ouvrage délicat qui eût exigé une grande dépense s'il avait fallu envoyer de la terre des ouvriers spéciaux<sup>36</sup>.

•

La signalisation maritime, considérée comme une obligation de l'État envers les citoyens, est prise en charge par la collectivité et mise gratuitement à la disposition des usagers, nationaux ou étrangers. Ce postulat, issu de la Révolution, est en totale contradiction avec toutes les formes de gestion de l'éclairage et de balisage rencontrées alors de par le monde. En 1848, « au moment où l'État prend le contrôle de l'exploitation au quotidien du réseau<sup>37</sup> », les gardiens doivent eux aussi participer pleinement à cette grande œuvre et développer un sens aigu de leurs devoirs. Le recrutement de gardiens fonctionnaires répond à cette volonté politique et le choix se porte tout naturellement sur les postulants jugés, *a priori*, les plus aptes. Il est vrai que l'armée est le premier des départements ministériels à tenter de mettre en place un ordre précis, institutionnel et administratif, sous la seule autorité du pouvoir en place.

C'est dans le cadre de cette carrière que se trouve désormais enfermé le destin du soldat professionnel, devenu lui aussi, et à son tour, fonctionnaire au sens le plus rigoureux du terme<sup>38</sup>.

Des agents intégrés dans un corps aux règlements stricts qu'il ne saurait être question d'enfreindre : le rêve des ingénieurs des Ponts peut donc se réaliser rapidement si le recrutement s'effectue dans une catégorie de personnel déjà formé à leurs attentes : candidats issus de l'Armée et plus particulièrement anciens des troupes de marine, les fameux marsouins. Mais la réalité ne correspond que très imparfaitement à cette image car – les ingénieurs l'apprendront à leurs dépens – les bons soldats ne font pas forcément de bons gardiens.

Enfin, parmi les recrutés, les démissions sont très fréquentes dans les premiers mois d'activité ainsi que les mesures disciplinaires, pouvant aller jusqu'à la révocation, qui les frappent. Les jeunes gardiens pensaient-ils

36. Archives départementales des Côtes d'Armor, 11S3, Personnels, Saint-Brieuc, 8 janvier 1858, l'ingénieur de la Tribonnière.

37. GUIGUENO (V.), *op. cit.*, p. 321.

38. GIRARDET (R.), *La Société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1989, p. 63.

vivre des aventures héroïques ? La réalité est que nombre d'entre eux semblent noyer leur ennui dans la boisson : intempérance, ivresse, ivrognerie, abus de boisson, ébriété, imprégnation éthylique, alcoolisme ou enivrement, tels sont les termes qui apparaissent dans toutes les archives du personnel. L'une des tâches fondamentales et permanentes des ingénieurs des Ponts et Chaussées était alors, et reste encore aujourd'hui, de former leurs agents à la pratique d'un service public de qualité.

Le compte rendu de la tournée d'inspection de 1901 insiste sur le fait qu'un ensemble de circulaires et d'instructions a été nécessaire pour « amener les agents à l'observation exacte et rigoureuse des instructions ministérielles mises en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1895 ». Six ans après la promulgation de ces consignes, il est encore nécessaire de répéter à chacun ses obligations de service. En 1901 pourtant, le directeur estime que le service des Phares fonctionne « depuis cette époque avec régularité et a produit de bons résultats<sup>39</sup> », même si les gardiens effectuent leurs tâches quotidiennes sans attachement aucun au métier ni l'abnégation jugée indispensable. Pour les obliger à plus de rigueur au quotidien, le Service commence par supprimer toutes les occupations annexes, sans relation avec la tenue du phare.

### **Activité unique, activités parallèles**

On peut lire dans le *Livre des gardiens de phares*, publié en 1957, dans la partie intitulée « Les Devoirs du Service », quelques mises au point non négligeables :

[si le métier comporte moins de travail] que beaucoup d'autres métiers, en contrepartie il comporte plus de sujétion [...]. Faire de la sécurité n'est pas spectaculaire. Cela exige : veilles continues, travail régulier, application et soin pour chaque petit détail, bref CONSCIENCE PROFESSIONNELLE. Et quand le but est atteint, rien ne se produit, il n'y a pas d'accident. La principale récompense des artisans de la sécurité est la satisfaction du devoir accompli<sup>40</sup>.

Mais que de temps passé en recommandations, conseils, réprimandes ou blâmes pour parvenir à cette conception de la profession. Il aura fallu un siècle pour attacher le gardien à son phare, et uniquement à son phare, bien après la fonctionnarisation établie en 1839.

L'abandon de poste est une faute rarement évoquée, mais les gardiens sont par contre l'objet de plaintes assez régulières concernant des activités parallèles et complémentaires, peu en rapport avec leurs obligations de fonctionnaires : ainsi en Gironde, en juillet 1854, le Sieur Maupas se plaint

---

39. Archives personnelles, fonds Fenoux, Paris, 1er juillet 1901, l'inspecteur Quinette de Rochemont.

40. *Manuel de l'électromécanicien de phare et du gardien de phare*, livre 7, « Les Devoirs de service », Service des Phares et balises, Paris, 1956, p. 5 et 29.

du débit de boisson installé auprès du phare de cap Ferret qui lui fait une concurrence nuisible et dont il demande la suppression. Une enquête approfondie livre ces conclusions :

De tout temps la femme du gardien-chef du phare d'Arcachon a tenu des rafraîchissements à la disposition des visiteurs du phare avec l'autorisation des ingénieurs. Le vin, les liqueurs et les comestibles sont formellement exclus des consommations que cette femme peut fournir. Pendant 17 ans il n'a existé pour les visiteurs du phare, quelquefois même pour les naufragés, d'autres ressources en ce lieu isolé que celles qu'on pouvait ainsi trouver chez le chef-gardien du phare. De sérieux motifs d'utilité justifient donc l'autorisation accordée à cette femme<sup>41</sup>.

Le débitant de boisson ne désarme pas et obtient finalement gain de cause. Par un arrêté préfectoral en date du 15 septembre 1860, il est dorénavant interdit de vendre des boissons dans l'enceinte du phare.

Cette interdiction doit rester lettre morte car, en août 1860, le Sieur Lafon, cafetier-restaurateur au cap Ferret, s'insurge de nouveau contre « la concurrence que lui feraient les gardiens du phare en débitant toutes sortes de liqueurs dans cet établissement ». Après de sévères remontrances, cette activité lucrative cesse pour un temps jusqu'en 1880, date à laquelle le service maritime de la Gironde décide la mise à la retraite anticipée du gardien-chef Baleste, toujours pour les mêmes raisons de cumul de fonctions :

Si sa femme se chargeait nominalement de la direction de l'auberge située près du phare, le sieur Baleste y faisait de fréquentes apparitions et, en fait, en assurait le fonctionnement au détriment de la bonne marche du phare et d'un surcroît de travail pour ses seconds qui s'en plaignaient<sup>42</sup>.

Dans le Finistère, le gardien Jean-François Salaün, en poste à Saint-Mathieu est accusé de semblables méfaits. Il passe le plus clair de son temps dans le cabaret qu'il dirige avec sa femme, à quelques mètres du phare : un débit où vont boire, au grand détriment de la discipline et du service, ses deux camarades. « Des rixes survenues à la suite de libations m'ont déjà contraint de vous proposer de remplacer un des gardiens<sup>43</sup> ». Déjà puni à deux reprises, le sieur Salaün est mis en demeure d'abandonner son cabaret, mais il préfère renoncer à sa « situation » et, en décembre 1873, propose sa démission qui est acceptée. Pour autant le débit ne disparaît pas, et les agents en poste au phare se retrouvent beaucoup trop souvent chez leur ancien collègue, au grand déplaisir de l'administration.

Ces activités parallèles ne présentent aucun caractère exceptionnel si l'on en croit les rapports des ingénieurs en chef de l'époque, relatifs aux qualités du personnel subalterne. Outre l'exactitude, la correction et la

41. Archives du port autonome de Bordeaux, carton 811, Affaires imprévues, Bordeaux, 22 juillet 1854, l'ingénieur Joly.

42. Archives départementales de la Gironde, 3S2Gi24, Divers.

43. Archives DDE Quimper, Brest, 20 décembre 1873, l'ingénieur Cahen.

régularité, le dernier des critères primordiaux de notation des conducteurs est justement la nature des « occupations étrangères<sup>44</sup> ». Il est naturel alors pour les gardiens d'exercer le jour une activité complémentaire afin d'améliorer leur revenu. Dans la mesure où ce travail ne gêne en rien le service du phare, la hiérarchie l'autorise voire l'encourage : L'ingénieur de Brest ne s'offusque nullement d'une telle situation quand il note le gardien du phare du Toulinguet, Christian Gallou :

Intelligent, capable, tire un bon parti de sa double profession de tailleur et d'horloger, sans d'ailleurs que son fanal ait à en souffrir<sup>45</sup>.

Il est même remarquable de reconnaître dans ce rapport que si tailleur ou horloger sont de réelles professions pour l'ingénieur, le poste de gardien de phare ne l'est pas et reste une « occupation » !

En 1866 un peintre-vitrier de Saint-Pol-de-Léon, le sieur Le Pape, dépose une plainte pour concurrence déloyale contre l'un des gardiens de l'île de Batz qui exerce le même métier. Non seulement le maire insulaire prend la défense de son administré qui rend de grands services à la commune « en posant les vitres dans les maisons », mais les ingénieurs des Ponts n'interviennent pas. Ils invoquent le règlement pour expliquer que le gardien effectue convenablement son travail au phare et que, par conséquent, il peut vaquer comme il l'entend à ses occupations diurnes<sup>46</sup>.

Nous estimons [...] que nous n'avons point à intervenir à l'occasion de la plainte du sieur Le Pape.

Cependant si une double, ou même triple, activité gêne la bonne marche du feu, la hiérarchie réagit. Cette prise de conscience est surtout le fait du directeur du service des Phares qui, au fil des années, demande une présence plus effective et plus assidue dans les établissements, de nuit bien sûr, mais aussi de jour, ne serait-ce que pour l'entretien des bâtiments et du potager. L'allure des bâtiments et la tenue vestimentaire des gardiens commencent à prendre une réelle importance au sein du service. La nécessité d'entretenir une image valorisante oblige à une surveillance des plus strictes et à des efforts permanents de présentation ; la feuille de notation du gardien, en 1886, Gallou précise :

Bon gardien, esprit imaginaire ; on a dû réagir contre une tendance un peu exagérée à s'occuper en dehors du service<sup>47</sup>.

44. Archives personnelles, fonds Fenoux, Notation des conducteurs, 1877.

45. *Ibid.*, Brest, 22 novembre 1874, l'ingénieur Fenoux.

46. Archives départementales du Finistère, 4S281, Personnels. Cité dans BARVEC (B.), *op. cit.*, p. 49 ; l'auteur explique cette double occupation par la nécessité de conserver des pratiques antérieures et ainsi éviter l'acculturation administrative : il s'agirait d'une adaptation à la conception étatique trop rigide de la fonction. Sans doute, mais dans l'immédiat, le gardien concerné ne voyait que l'amélioration de ses conditions quotidiennes d'existence

47. Archives personnelles, fonds Fenoux, Quimper, 16 novembre 1886, l'ingénieur Fenoux.

Petit à petit, le service devient une profession à part entière qui accapare tous les instants du gardien. Au tournant du siècle, cette autorisation tacite de second métier de jour ne semble plus d'actualité : d'après les sources officielles, plus aucun gardien du Finistère n'exerce une seconde profession et les seules occupations recensées concernent l'exploitation d'un champ pour les besoins alimentaires de la famille ou la pêche en mer pour répondre à une demande des agents.

•

Ces occupations diverses restent d'ailleurs communes à tous les salariés de l'époque, qu'ils soient employés par l'administration ou par une entreprise privée. Si l'ouvrier de l'ère industrielle doit se consacrer de plus en plus exclusivement à son travail, il peut cependant compléter les ressources du ménage en travaillant un petit lopin, non loin du logement. À Denain, vers 1900, plus de la moitié des familles engraisent un ou deux cochons par an ; un tiers des mineurs de la région continuent de cuire leur pain eux-mêmes... On estime que ce complément de ressources représente environ 40 % du salaire annuel perçu par un mineur<sup>48</sup>. Les jardins cultivés auprès des voies ferrées par les salariés des compagnies de chemins de fer permettent aussi de se procurer un complément alimentaire. Pour tous les agents fonctionnaires subalternes, et notamment dans le service des phares, la demande est identique : en 1867, le gardien Jacques Salaün en poste au Créac'h d'Ouessant souhaite retourner à terre pour se marier. Il demande en conséquence une permutation avec son collègue du Minou, Olivier Lars, qui n'y voit pas d'inconvénient mais...

J'ai des choses dans la terre que je serais bien content que vous me les preniez. Aussi j'ai une vache et deux porques et que je serais bien content de vous les vendre et que je serais bien content de vous acheter les chosses que vous avez à Ouessant<sup>49</sup>.

En octobre 1895, à la demande du directeur, les ingénieurs mènent une large enquête pour connaître les activités parallèles de leurs agents. Il ressort du rapport rédigé par l'ingénieur de l'arrondissement du Nord-Finistère que les seules occupations auxquelles se livrent les gardiens en dehors de leurs heures de service consistent à travailler leur jardin :

Kerfriden Charles : cultive son jardin et deux parcelles de terre.

Dupont François : cultive son jardin.

Guiziou Yves : cultive ses jardins.

Le Bras François : s'occupe de jardinage, fait quelques travaux de menuiserie.

48. NOIRIEL (G.), *Les Ouvriers dans la société française*, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle, Paris, Le Seuil, 1986, p. 321.

49. Archives départementales du Finistère, 4S281, Le Minou, 4 août 1867, le gardien Lars.

Gourvil Jean : aucune occupation.  
Le Réguer Louis : cultive son jardin.  
Kerfriden Jean : cultive son jardin<sup>50</sup>.

Cette situation perdure jusqu'à nos jours, mais avec une intensité moindre. Un gardien qui attend sa mutation en 1926 s'inquiète auprès de son chef de savoir s'il doit ou non relouer les champs qu'il entretient :

Si je dois quitter Le Conquet sans tarder il est inutile que je recommence à travailler et à engraisser mon champ. Mais rien ne fait prévoir ce changement sans trop tarder, je tiendrais à garder mon terrain qui me plaît beaucoup et qui m'est très utile<sup>51</sup>.

En février 1905, une nouvelle grande enquête vise à connaître exactement la situation des maîtres et gardiens de phares sur le plan strictement financier. Le ministère des Travaux publics adresse à tous les ingénieurs en chef intéressés une lettre leur enjoignant de fournir les renseignements relatifs à toutes les sources de revenus des agents : sommes perçues dans les cas où ils auraient été employés comme ouvriers de l'administration, pour aider à la construction de tourelles en mer notamment, ressources annuelles provenant d'occupations étrangères au service, pourboires des visiteurs, et enfin montants des pensions militaires ou de la marine. Le bilan s'établit comme suit : sur les 80 gardiens que compte le département du Finistère, 22 d'entre eux ont reçu des sommes sur les fonds de travaux, de 20 à 180 francs, 4 perçoivent un traitement pour leurs activités de surveillants de port, réglé par le ministère des Travaux publics, et enfin 3 seulement perçoivent les loyers de maisons dont ils sont propriétaires. Plus aucun gardien, officiellement, ne travaille en dehors du service exclusif des phares<sup>52</sup>. Cependant le décret du 14 mai 1897 rappelle encore une fois aux agents du ministère des Travaux publics « que les fonctionnaires doivent toute leur activité au service de l'État<sup>53</sup> » et, douze ans plus tard, le décret du 29 juin 1909, dans son article 8, stipule qu'il est interdit aux gardiens « de se livrer ou de participer à aucune opération ayant un caractère commercial » : les activités annexes n'avaient donc jamais été totalement abandonnées par les gardiens mais ces derniers prenaient sans doute plus de précautions pour ne pas être dénoncés et continuer de travailler « au noir ». Il semble cependant que les conducteurs et les ingénieurs connaissent la

50. Archives personnelles, fonds Fenoux, Quimper, 30 octobre 1895, l'ingénieur Considère.

51. Archives Phares et balises Brest, Personnels ; cité dans BARVEC (B.), *op. cit.*, p. 44.

52. Archives DDE Quimper, dépêche du 30 janvier 1905 et réponse de l'ingénieur de Quimper du 13 février 1905.

53. *Ibid.*, Organisation du personnel ; l'ingénieur en chef du Finistère, Considère, demanda quelques explications complémentaires. Le ministre Durrel lui répondit le 27 juin 1897 que « les fonctionnaires dont la femme ou les enfants étaient commerçants ne pouvaient leur prêter leur concours en aucune manière et devaient s'abstenir de séjourner dans le local affecté au commerce [...] pour ne pas provoquer de plaintes de la part des commerçants de la localité ».

situation et la tolèrent tant que les éventuels plaignants restent muets et que le service n'est pas affecté.

Dans le cas contraire, la hiérarchie prend les mesures nécessaires pour éviter que les actions en justice ne prennent un tour trop important : le 24 mars 1921, Guyard, peintre au Conquet adresse une plainte au maire de sa commune au sujet de X. gardien de phare à Kermorvan :

Il me fait concurrence bien qu'il n'en ait pas le droit, en été il fait la pêche avec un bateau et en hiver il exerce le métier de peintre et voici plusieurs années que cela dure [...] naturellement il peut travailler à meilleur compte que moi-même ne payant ni patente, ni chiffre d'affaires, ni loyer. C'est pourquoi je m'adresse à vous afin que vous fassiez cesser cet état de choses. En attendant que justice soit faite...<sup>54</sup>.

L'ingénieur en poste à Brest, immédiatement averti, mène promptement son enquête et reconnaît que la plainte est fondée :

Au début, le gardien X a agi ainsi mû par le souci d'augmenter son traitement pour élever sa nombreuse famille. Il paraît avoir un peu abusé par la suite au point de négliger son service de gardien<sup>55</sup>.

Doux euphémisme pour signaler que le gardien en question quitte son phare tous les matins pour la ville voisine du Conquet où il exerce son métier de peintre toute la journée. Ce n'est d'ailleurs pas tant l'activité parallèle qui gêne le représentant de l'administration, puisqu'elle permet d'améliorer la situation financière de l'agent incriminé, mais l'abus de ces tâches annexes qui l'absorbent tellement que le service de son feu n'est plus parfaitement exécuté. Toujours est-il qu'une mesure sévère est prise à son encontre car il est affecté au phare en mer des Pierres-Noires<sup>56</sup>. Mais de retour à terre, depuis sa résidence du Conquet, le gardien recommence malgré l'interdiction formelle et deux avertissements solennels. Le service central décide alors de lui proposer la révocation ou un poste dans les Côtes-du-Nord au phare des Héaux-de-Bréhat, poste qu'il accepte<sup>57</sup>.

Une plainte est déposée en 1914 par les autorités militaires du port de Brest contre le gardien du phare du Minou. L'enquête montre que le gardien débite des boissons alcoolisées aux marins, contre espèces, et qu'il est à l'origine de faits d'ivresse constatés parmi les hommes de troupe du fort de Toulbroc'h-Minou.

Si pareille pratique devait se continuer, il me serait très difficile, sinon impossible de maintenir parmi les hommes de mon groupement la discipline indispensable au bon fonctionnement du service en temps de guerre<sup>58</sup>.

54. *Ibid.*, Le Conquet, 24 mars 1921, J. H. Guyard.

55. *Ibid.*, Brest, 21 mai 1921, l'ingénieur Coÿne.

56. *Ibid.*, Quimper, 28 mai 1921, avertissement au gardien K...

57. Archives départementales des Côtes d'Armor, 11S7-101, Héaux-de-Béhat.

58. Archives DDE Quimper, Brest, 15 septembre 1914, le capitaine de vaisseau Morier.

En définitive le gardien est vertement tancé par ses supérieurs, mais il n'est pourtant pas révoqué pour faute grave, alors qu'on est en temps de guerre et que le commandant de la place militaire de Brest demande les arrêts de rigueur et le passage devant la cour martiale ! Il est vrai que, dans la région, le nombre de débits de boisson clandestins est plus que déraisonnable.

•

Les activités complémentaires de pêche ne sont pas plus simples à régler : le 30 juillet 1886 une plainte est déposée par un pêcheur local contre le gardien du phare de Beg-ar-Vechen, à l'entrée de l'Aven :

[II] ferait mieux de s'occuper de son feu [...] que de faire la pêche tous les jours comme il le fait depuis trois ans avec l'embarcation de l'Administration et de vendre son poisson. Tous les pêcheurs crient après lui parce qu'il leur fait tort<sup>59</sup>.

L'enquête de l'ingénieur de l'arrondissement ne donne pas de résultats tangibles et une simple remontrance est transmise au gardien incriminé. L'ingénieur demande cependant aux conducteurs et maîtres de port de surveiller particulièrement la conduite de cet agent<sup>60</sup>.

Plus grave, en 1887, un procès-verbal est établi pour constater que les membres de l'équipage du feu-flottant *Talais*, mouillé en Gironde, se livrent à cette activité et surtout vendent le produit de cette pêche sur le marché de Saint-Estèphe « faisant ainsi concurrence aux pêcheurs de profession qui habitent la région<sup>61</sup> ». Très embarrassé, l'ingénieur se renseigne auprès du ministère de la Marine pour connaître les dispositions légales en la matière<sup>62</sup>. L'inscription maritime du quartier de Pauillac lui répond qu'il n'existe pas de décision ministérielle interdisant la vente aux borneurs, mais le commissaire précise qu'une telle interdiction relève de la nature même du rôle d'équipage qui est délivré :

Un marin au bornage ne peut exercer la pêche pas plus qu'un marin avec un rôle de pêche ne peut exercer le bornage<sup>63</sup>.

En définitive, ces marins, inscrits maritimes, disposent du droit absolu de se livrer à cette activité pour leurs seuls besoins personnels et ceux de leurs familles mais leur est-il formellement interdit de commercialiser ce

59. *Ibid.*, Pont-Aven, 30 juillet 1886.

60. *Ibid.*, Quimper, 4 octobre 1886, l'ingénieur Havé.

61. Archives Phares et balises Le Verdon, Talais, Saint-Estèphe, 30 novembre 1887, dénonciation rédigée par des marins de la localité.

62. *Ibid.*, Bordeaux, 1er décembre 1887, l'ingénieur Perrin.

63. *Ibid.*, Pauillac, 30 décembre 1887, le commissaire de la Marine. Le bornage est « la navigation côtière faite par de petits bâtiments, dans un rayon de 15 lieues marines autour de leur port d'attache », *Grand Robert de la langue française*, 2001.

poisson ? *A priori* non, dans la mesure où justement ils sont inscrits maritimes. En fait ils ne sont ni marins, ni pêcheurs ; ils bénéficient d'un statut ambigu qui leur permet de jouer sur les deux tableaux.

Il faut attendre une note du 20 janvier 1888 pour tenter de régler la situation définitivement. Elle indique de manière formelle les droits et devoirs des marins embarqués sur les bateaux-feux de Gironde, « autorisant les marins des feux-flottants à se livrer à la pêche pour leur consommation personnelle et celle de leur famille mais leur interdisant la vente des poissons ». Cependant, le 14 mars, une nouvelle plainte est déposée ; le garde maritime du Richard dresse le 6 mars deux procès-verbaux : le premier au matelot Vigneau du port de Saint-Christoly « qui exportait des poissons n'ayant pas les dimensions réglementaires et qu'il a déclaré avoir achetés à bord du feu-flottant du Bit » et le deuxième au sieur Charpentier, second du feu flottant du Bit pour s'être « livré à l'industrie de la pêche, pour avoir pêché des poissons n'ayant pas les dimensions réglementaires et s'être servi d'engins prohibés »<sup>64</sup>. Après discussion avec l'ingénieur en chef, le commissaire général de la Marine à Bordeaux renonce aux poursuites, à condition que les équipages des Phares et balises cessent immédiatement leur commerce. Afin de clarifier une situation pour le moins confuse, le Directeur adresse à tous les départements maritimes un courrier pour connaître leur opinion sur la question et statuer définitivement. En accord avec le ministère de la Marine on se demande s'il ne serait pas plus simple, et sans inconvénient, d'interdire aux gardiens de phares de vendre le poisson qu'ils peuvent capturer<sup>65</sup>.

Après des recherches juridiques approfondies, l'ingénieur en chef du Finistère présente un rapport circonstancié qui reprend les remarques de ses ingénieurs ordinaires et tente d'explicitier l'ensemble des points litigieux. Pour lui, la pêche en mer reste interdite car aucun gardien n'est et ne peut être inscrit sur un rôle d'équipage ; la pêche à pied et la pêche à la ligne restent de droit commun ainsi que le droit de vendre le produit de cette pêche. Il n'est pas question d'interdire à une certaine catégorie de citoyens ce qui est permis à l'ensemble de la population :

Je ne vois pas pourquoi on restreindrait à l'égard des gardiens de phares un droit qui appartient à tous, inscrits ou non. Serait-ce parce que certains phares en mer sont dans une situation particulièrement avantageuse pour la pêche à la ligne ? C'est possible mais le nombre de ces phares est assez petit pour que les résultats soient absolument négligeables du point de vue général<sup>66</sup>.

---

64. *Ibid.*, Pauillac, 17 mars 1888, le conducteur Desse.

65. Archives DDE Quimper, Paris, 17 mai 1889, le Directeur des Phares et Balises.

66. *Ibid.*, Brest, 18 juin 1889, l'ingénieur de Miniac.

L'ingénieur de l'arrondissement confirme cette opinion en signalant que seuls trois gardiens dans le Sud Finistère se livrent à la pêche et vendent leur poisson :

Toutefois il y a lieu de remarquer que les ressources qu'ils tirent de leur pêche, en dehors de leur consommation personnelle, sont très modestes et couvrent à peu près uniquement les frais d'entretien des embarcations qu'ils emploient<sup>67</sup>.

En fait les ingénieurs tiennent à maintenir cette pêche pour plusieurs raisons : tout d'abord, elle satisfait l'apport de produits frais dans l'alimentation des gardiens et permet de limiter toutes les affections relatives à des déséquilibres alimentaires très fréquents si l'on se réfère aux motifs invoqués sur les arrêts de travail. Ensuite, le produit de cette pêche complète un traitement peu élevé et interdire ce complément de revenu aurait été très mal perçu par les gardiens. Enfin, cet argent permet d'entretenir une embarcation, souvent le seul moyen de communication entre les phares insulaires et le continent, embarcation pourtant officiellement prohibée.

En définitive le Ministère des Travaux publics conclut par l'interdiction, définitive et formelle, pour les gardiens de phares de prendre un rôle d'équipage<sup>68</sup> mais il ne prend pas parti sur le sujet de la pêche et de sa vente éventuelle. La décision finale appartenait au ministère de la Marine qui statue en faveur des gardiens : en effet, ces agents ne bénéficient d'aucune des attributions dévolues aux officiers et maîtres de port en matière de police de pêche et, en conséquence, aucune contre indication ne permet de leur interdire cette pratique. La circulaire précise qu'il est même « équitable de leur accorder un rôle quand ils en font la demande dans la mesure où les salaires sont faibles<sup>69</sup> ». Tout le monde est donc parfaitement conscient de la faiblesse des traitements.



Pour clore définitivement, du moins le croyait-on alors, les éventuelles poursuites le règlement des agents du service des Phares et balises note pour la première fois en 1894 les incompatibilités des emplois de gardiens avec toute autre fonction :

Il est interdit à ces agents de tenir auberge ou de vendre des denrées ou boissons au détail. Ils ne peuvent, sauf en cas d'autorisation ministérielle, rien recevoir des départements, des communes, des établissements publics et des particuliers, pour les opérations qu'ils auront à faire à raison de leurs fonctions<sup>70</sup>.

---

67. *Ibid.*, Quimper, 25 juin 1889, l'ingénieur Havé.

68. Décision ministérielle du 13 août 1889.

69. Ministère de la Marine, circulaire du 8 octobre 1889.

70. Règlement des gardiens, 1894, article 14.

Mais les instructions pour l'application de la loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime reprennent les textes antérieurs et précisent que les gardiens de phares sont considérés comme des inscrits maritimes donc comme des militaires en service ou classés non disponibles :

Les services spéciaux qu'en raison de leur technicité ils peuvent rendre en cas de guerre ont fait reconnaître la nécessité de les maintenir dans l'Inscription maritime [...]. Dans ces conditions il ne me paraît pas possible de leur refuser un rôle de pêche s'ils en font la demande.

L'article suivant rappelle la situation matérielle « précaire qui serait faite aux agents des phares et aux guetteurs, s'il leur était interdit de retirer de la pêche, un léger accroissement de ressources rendu indispensable par la modicité de leur solde<sup>71</sup> ».

En fait, il est certain que les gardiens continuent de pêcher et surtout de vendre le produit de leur pêche. Si les archives demeurent muettes jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, dès la fin des hostilités plusieurs plaintes arrivent sur le bureau du directeur du Service central : en décembre 1918 éclate un petit scandale au sein du service maritime de Brest, averti par un télégramme :

Sans nouvelle du chef-gardien Cudennec parti de l'île. Craint le pire<sup>72</sup>.

Le lendemain les nouvelles sont plus rassurantes :

Cudennec rentré sain et sauf.

Pressé de se justifier, le chef-gardien envoie une longue lettre où il fournit des explications très rocambolesques mais peu probantes : perdu dans la brume, il tente par tous les moyens de regagner son île, son phare et son poste :

[parti de Lilia à 20 heures je me retrouve] vers huit heures du matin, le temps s'étant éclairci, au large du phare [...], et m'armant de tout le courage qui me restait, car j'étais exténué de fatigue et de froid étant totalement mouillé, [je] me dirigeais vers une petite plage où j'atterrissais vers midi...<sup>73</sup>.

49 heures après son départ il parvient enfin à destination, par une mer calme, alors que la distance à franchir ne dépasse pas deux milles ! Difficile d'admettre cette fable et le conducteur chargé de se renseigner n'est pas dupe :

---

71. Ministère de la Marine, instructions du 26 juillet 1898, articles 28 et 29. Pour les guetteurs sémaphoriques il faut attendre le décret du 10 décembre 1915 qui leur retire le bénéfice de l'inscription maritime. Sans ce statut, ils ne peuvent plus obtenir de rôle de pêche et surtout vendre leur poisson. Le ministre de l'époque, l'amiral Lacaze demande l'annulation de ce rôle car il ne le juge « d'ailleurs pas compatible avec les obligations dévolues à ce personnel militaire ».

72. Archives DDE Quimper. Télégramme du 26 décembre 1918 envoyé de l'Abervrach par le gardien Guyader et télégramme du 27 décembre 1918.

73. *Ibid.*, phare de l'Île Vierge, 30 décembre 1918, le gardien Cudennec.

Votre explication ne tient pas debout [...] mais vu votre repentir et l'assurance que vous me donnez de ne plus jamais recommencer j'étoufferai cette vilaine histoire si toutefois elle n'est pas connue en haut lieu...<sup>74</sup>.

Le chef-gardien était descendu à terre pour vendre le produit de sa pêche composée, tout le laisse à penser, de crustacés, sans doute des homards ou des langoustes, qu'il comptait écouler à l'occasion des fêtes du nouvel an.

L'affaire en reste là jusqu'au mois de juin 1920 quand le conducteur Crouton reçoit de nouveau un télégramme de l'Abervrach :

Le chef Cudennec et l'auxiliaire Caraës descendus à terre hier au soir Caraës rentré ce matin à 4 heures Cudennec à 8 heures il m'a fallu assurer le service toute la nuit Cudennec en rentrant m'a cherché chicane – le gardien Riou.

L'histoire se répète. Le conducteur Crouton demande un rapport circonstancié au gardien Riou qui explique que le plus grand désordre régnait dans le phare, que le ménage n'avait pas été fait, que le service de nuit laissait à désirer et que, de plus, le chef lui enjoignait de se taire sous peine de coups, espérant que cette escapade ne serait connue de personne. Cudennec, interrogé à son tour, rédige une lettre d'excuse, destinée de toute évidence à attendrir son supérieur :

Ayant pêché quelques poissons j'ai voulu vendre ce que j'avais en trop. C'est ainsi que j'ai quitté l'île vers 15 heures [...] malheureusement l'embarcation s'est échouée et m'a mis dans l'impossibilité de rallier le phare [...]. Mon intention était de vous mettre au courant de cet incident<sup>75</sup>.

Le conducteur mène alors une enquête scrupuleuse qui démontre que le chef-gardien découche très souvent et passe de nombreuses journées à terre tant à Lilia qu'à Plouguerneau. Plus grave encore, pour obtenir le silence de ses camarades, il les autorise eux aussi à découcher et à quitter le phare de temps en temps. Pour sa défense le gardien Cudennec, benoîtement, avance qu'il a certes fauté...

... mais que cette faute aurait bien passée comme d'autres plus graves si ce n'avait été une vengeance [du gardien Riou, jaloux de sa situation]<sup>76</sup>.

Il est clair que les valeurs morales recherchées par les ingénieurs ne sont pas celles du gardien, qui, il l'avoue plus tard, se rend à terre pour vendre le produit de sa pêche. Pire, il reconnaît qu'il se livre à cette activité aussi souvent que possible, dès que le temps le permet, et que l'essentiel du tonnage est commercialisé. En définitive, malgré la gravité de la faute, le gar-

---

74. *Ibid.*, Ouessant, 4 janvier 1919, le conducteur Crouton.

75. *Ibid.*, phare de l'Île de la Vierge, 2 juillet 1920, le gardien Cudennec.

76. *Ibid.*, phare de l'Île de la Vierge, 3 août 1920.

dien Cudennec n'est ni révoqué, ni même rétrogradé ; il est simplement muté d'office au phare de Kéréon :

La sanction nous paraît suffisante, étant données les conditions plus pénibles de service dans ce phare qui est complètement isolé du continent. Au surplus, elle constitue le moyen le plus sûr de mettre un terme à des absences qui seraient susceptibles de se produire à nouveau si le gardien Cudennec était maintenu à son poste<sup>77</sup>.

Mais c'est l'abandon de poste qui justifie la sanction, pas la vente de poisson, pratique encore suffisamment courante en 1920 pour qu'on n'y prête aucune attention ; la tolérance des années 1850 est toujours de rigueur.

### **La notion du temps universel**

Après avoir tenté de régler le problème des activités complémentaires, il convenait d'apprendre aux agents une autre notion indispensable à la bonne marche du service, la ponctualité. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'heure adoptée par tous et en particulier les marins, est « l'heure vraie » ou heure solaire ; il est midi lorsque le soleil passe au méridien du lieu. Cette heure a pour elle d'être lisible sur un simple cadran solaire mais, contre elle, de varier constamment avec la longitude de la localité. Un pays relativement vaste comme la France connaît des heures différentes d'une ville à l'autre, qui peuvent atteindre presque 60 minutes de décalage entre Brest et Strasbourg. Inconvénient mineur au temps des diligences et des cloches d'église, mais beaucoup plus gênant lors de l'avènement du chemin de fer et de l'établissement des horaires. Rapidement les sociétés ferroviaires concessionnaires adoptent la même heure sur l'ensemble du réseau et, comme la plupart des lignes partent de Paris, on conserve cette heure pour l'ensemble du territoire. L'heure ferroviaire détrône officiellement les heures solaires pour la première fois en Grande-Bretagne, en 1847 ; en France les campagnes restent fidèles à leurs heures locales et solaires malgré la loi du 15 mars 1891 qui rend légale, mais non obligatoire, l'heure moyenne de Paris pour tous les Français.

En ce qui concerne la signalisation maritime, l'allumage des phares s'effectue en fonction bien évidemment de l'heure locale et surtout des habitudes du crû. La bonne volonté des gardiens préside aux heures d'allumage. Une telle situation ne peut satisfaire les ingénieurs des Ponts, personnel très tôt rôdé à l'heure ferroviaire. Les premières instructions officielles rédigées par Léonor Fresnel et présentées le 6 novembre 1835 restent assez vagues à ce sujet mais préconisent tout de même selon les articles 28, 29 et 30 que :

– chaque soir, une demi-heure avant le coucher du soleil les gardiens montent dans la lanterne.

---

77. *Ibid.*, Brest, 2 août 1920, l'ingénieur Coÿne.

– on commencera l’allumage un quart d’heure après le coucher du soleil afin que le phare puisse être à peu près en plein effet à la chute du jour.

– à la chute du jour on lèvera les stores et les rideaux...

[Pour le service du matin]

– au point du jour on éteindra la lampe de l’appareil.

L’appréciation toute personnelle des gardiens de la luminosité ambiante et de l’heure du coucher du soleil est encore l’élément fondamental pour fixer l’heure de l’allumage et de l’extinction. D’ailleurs à l’époque aucun phare ne dispose d’horloge<sup>78</sup>.

Aucune modification ne devait intervenir avant longtemps ; le règlement du 10 mai 1860 reproduit, très exactement, le précédent. Par contre les instructions du 30 avril 1867 apportent quelques précisions, suite à une décision ministérielle du 8 avril, conformément à un avis de la Commission des phares :

Tous les feux des côtes de France doivent être allumés désormais un quart d’heure après le coucher du soleil et n’être éteints qu’un quart d’heure avant le lever de cet astre<sup>79</sup>.

La directive est accompagnée d’un tableau très complet précisant pour chaque département le moment exact, à la minute près, de l’allumage et de l’extinction de tous les phares et fanaux. Pour mener à bien la manœuvre, tous les établissements de France sont équipés d’une horloge, voire deux dans les phares les plus importants. Pour les gardiens, qui n’ont que des notions très vagues des contraintes temporelles, le passage à l’heure légale est vécu comme une servitude supplémentaire. Tous les deux jours cette heure varie obligeant les gardiens à une lecture attentive des notes de service et les assujettissant un peu plus à l’heure nationale et au respect du service. Tout cela nécessite « un dressage<sup>80</sup> » qui convient parfaitement aux ingénieurs des Ponts dans la mesure où cette heure imposée pèse sur les comportements des gardiens, trop laxistes. Dorénavant un même groupe d’agents travaille, pense et agit selon une même origine parisienne du temps. Le gardien de phare débonnaire disparaît. Il devient un fonctionnaire à part entière un quart de siècle avant la loi du 15 mars 1891<sup>81</sup>.

---

78. Dans la longue liste des objets envoyés en 1841 de Paris à La Rochelle pour équiper le phare de Chauveau nouvellement construit figurent entre autres une clé anglaise, un balai d’appartement, une cafetière en fer-blanc, un poêle en fonte, 18 vieilles couvertures, une soupière et 12 assiettes en caillou... mais pas d’horloge.

79. Paris, 30 avril 1867, Léonce Reynaud, le directeur du service des Phares aux ingénieurs en chef de tous les départements maritimes.

80. LANDES (D.), *L’Heure qu’il est*, Paris, Gallimard, 1987, p. 402.

81. Parmi les rares objets et documents récupérés auprès des familles des gardiens nous avons pu remarquer deux magnifiques oignons de très grande valeur. Malgré des salaires modestes, il semble que les gardiens-chefs aient mis un point d’honneur à posséder une montre de prix. Le rêve technicien des ingénieurs est en partie comblé.

Les instructions générales de 1890, approuvées le 11 janvier 1890, reprennent le tableau de service de 1867. Établi par les ingénieurs du dépôt des Phares, il stipule que les feux doivent assurer un fonctionnement normal, à partir de l'instant correspondant à « la moitié du crépuscule du soir jusqu'au milieu du crépuscule du matin<sup>82</sup> » déterminé dans les différentes localités en fonction de l'heure du lever et du coucher, pondérée par une variable tenant compte de la latitude. Les gardiens n'ont bien évidemment aucun calcul savant à entreprendre pour connaître le moment exact de leurs interventions car toutes les informations leur sont fournies. Toutefois, quand les conditions atmosphériques l'exigent, les gardiens peuvent devancer le soir ou retarder le matin les heures réglementaires, particulièrement dans les régions brumeuses comme la Manche. Avec la loi de 1891 tous les phares de France allument administrativement leur lampe au même moment, toutes les horloges étant réglées sur l'heure nationale. La simple logique voulait qu'on allumât à la nuit tombée et l'opération s'effectue sans heurt car aucune récrimination de marin n'est relevée.

Le problème n'est pas pour autant totalement résolu dans la mesure où l'heure au delà de nos frontières n'est pas uniforme. Il fallait un accord international pour définir un méridien origine unique dont le temps moyen deviendrait le temps universel. La France avait auparavant, non sans en tirer gloire, créé et appliqué le système métrique, adopté ensuite par la plupart des nations du globe ; aussi les autorités et les savants de notre pays, forts de cette première reconnaissance, proposent-ils de retenir le méridien de Paris comme méridien commun... Les divers gouvernements contactés ne se rallient pas à ce projet, objectant que toute capitale européenne est aussi universellement reconnue que Paris. En cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle la décision demeure difficile face à la profusion de méridiens nationaux<sup>83</sup>. Mais les exigences des ingénieurs hydrographiques et des marins – positionnement sans ambiguïté, éphémérides identiques – obligent à choisir très vite entre les deux concurrents que sont le méridien de Paris et celui de Londres. Ce dernier retient la majorité des suffrages malgré la farouche opposition française.

En 1884 la conférence internationale chargée d'émettre une proposition définitive se prononce également en faveur de Greenwich. La loi précisant le changement de méridien et l'adoption d'une heure universelle est soumise à la Chambre des députés en 1896, seulement, mais n'est votée et

82. Règlement des gardiens, 11 mai 1889.

83. En Russie pas moins de cinq méridiens, Arkhangelsk, Poulkovo, Revel, Nikolaïev et Ienikate ; en Espagne pas moins de trois, Séville, Madrid et Hierro aux Canaries ; en Belgique, Bruxelles ; aux Pays-Bas, Amsterdam et Batavia pour les Indes hollandaises ; au Danemark, Copenhague et Reykjavik ; au Portugal, Lisbonne ; aux États-Unis, Washington et Cambridge ; en Norvège, Bergen ; en Suède, Christiania ; en Grande-Bretagne, Londres-Greenwich. Voir *Service hydrographique de la Marine*, n° 1, « Renseignements relatifs aux documents nautiques et à la navigation », Paris, Imprimerie nationale, 1919, p. 5.

approuvée qu'en 1898 et transmise en 1910, après d'incroyables tergiversations, au Sénat qui l'accepte l'année suivante sous la forme d'un article unique et des plus ambigus :

L'heure légale en France et en Algérie est l'heure du temps moyen de Paris retardée de 9 minutes et 21 secondes.

En convertissant ce délai en degrés de longitude, on obtient 2°20 soit la distance angulaire entre Paris et Greenwich. Cette formulation alambiquée traduit la froideur des relations franco-britanniques, pourtant supposées cordiales. Par un moyen détourné Paris reconnaît la réalité de l'heure anglaise sans pour autant l'accepter ouvertement.

Le législateur, pour réduire les fières montres françaises à l'heure de la Perfide Albion, préféra utiliser la litote plutôt que la provocation .

Le ministère des Travaux publics intervient, deux jours avant l'adoption de la loi du 9 mars :

La nouvelle heure légale [...] sera appliquée à partir de la nuit du 10 au 11 mars [1911] à minuit. Les horloges des phares devront, à partir du même moment être réglées sur cette nouvelle heure légale<sup>85</sup>.

Dès lors se pose la question de l'allumage anticipé et de l'extinction retardée, débattue en séance devant la Commission des phares car l'heure solaire à la pointe de la Bretagne diffère d'une vingtaine de minutes de l'heure universelle dorénavant unique et obligatoire sur l'ensemble du territoire. Les tableaux de service tiennent compte de ce décalage et l'intègrent dans leurs calculs faits sous le contrôle d'un ingénieur chargé du service des phares.

L'application d'une heure unique, très tôt entérinée dans le service des Phares, relève d'une indéniable volonté de rationalisation des ingénieurs mais elle est lente à s'imposer : il est toujours difficile d'obtenir des gardiens le respect des recommandations officielles et d'une règle générale, d'autant plus que les campagnes continuent de vivre à l'heure solaire<sup>86</sup>. En 1930, De Rouville, alors directeur du service des Phares, souligne que les horaires d'allumage des feux sont encore trop souvent laissés à la seule appréciation des gardiens et d'une « manière assez large » qu'il convient de rectifier<sup>87</sup>.

•

---

84. FERHENBACH, « L'Heure ancienne et l'heure nouvelle », dans *Navigation*, n° 15, 1990, p. 251.

85. Archives Phares et balises Brest, Paris, 11 mars 1911, l'inspecteur Ribière.

86. FICHOU (Jean-Christophe), « L'Heure solaire, une contestation ancienne », dans *Les Cahiers de l'Iroise*, n° 186, 2000, p. 44-48.

87. Circulaire du 25 novembre 1930.

La volonté de disposer de gardiens obéissants, efficaces et consciencieux est une des caractéristiques communes à tous les ingénieurs des arrondissements maritimes chargés d'un service de signalisation. Pourtant l'acquisition d'un corps de valeur est très longue à obtenir et l'ensemble de la hiérarchie ne cesse de se plaindre de la médiocrité des postulants. Les esprits et les corps doivent être formés mais les traitements alloués sont si faibles qu'ils n'encouragent guère les gardiens à l'excès de zèle et dans l'ensemble ces agents subalternes se contentent d'un service minimal.



## *Chapitre 3*

### **Des gardiens logés et encadrés**

Après avoir tenté par tous les moyens réglementaires d'attacher les gardiens à leur feu, l'administration comprend très vite que le meilleur moyen de conserver les agents les plus capables est de leur offrir quelques compensations et notamment un logement correct. Un vaste programme est lancé dès la reprise en main de la gestion du personnel par le Service central pour satisfaire une attente légitime des agents.

#### **Les bâtiments auxiliaires**

La prise en charge par l'État des gardiens de phares doit impliquer de les loger dans des conditions décentes ; or, dans bien des cas, les édifices construits avant 1850 ne comportent que de rares pièces d'habitation. La charge de l'éclairage mais aussi les problèmes d'intendance – dont le logement – incombaient aux entrepreneurs si bien que l'administration des Ponts et Chaussées, au moins jusqu'en 1848, édifia ses phares sans se préoccuper de l'accueil des gardiens. Pour économiser les rares deniers alloués à la réalisation du programme de 1825 pour éclairer méthodiquement toutes les côtes de France les ingénieurs rognèrent sur tous les devis concernant les bâtiments annexes et en particulier les logements, rarement construits. L'inspecteur des Ponts et Chaussées, Joseph Sganzin, qui assure le cours de construction à l'École polytechnique, précise aux élèves ingénieurs les contraintes attachées à la construction d'un phare :

Un emplacement suffisamment spacieux et élevé pour l'établissement de la lanterne d'éclairage ; des galeries de circulation extérieure ; des moyens d'accès à la lanterne, d'ascension et de descente pour les diverses parties de l'appareil d'éclairage et pour les approvisionnements journaliers d'huile ; une chambre de quart chauffée et placée immédiatement au-des-

sous de la lanterne pour les gardiens de service ; des magasins d'huile, ustensiles et autres objets d'approvisionnement ; des citernes et réservoirs d'approvisionnement d'eaux potables, lorsque ces eaux sont à une grande distance des phares ; des logements pour les ingénieurs et conducteurs chargés de la surveillance de phares forment le programme à peu près complet d'un phare<sup>1</sup>.

À aucun moment il n'est question d'envisager la construction de logements pour les gardiens, à la charge du concessionnaire. Dans quelques rares cas, et seulement à l'échelon local, l'administration se charge de la réalisation de ces bâtiments.

À Fréhel, la vieille tour de 1701 offre en tout et pour tout deux pièces humides et sans aucun confort aux trois gardiens présents depuis 1831. La situation devient rapidement insupportable pour ces agents qui ne souhaitent qu'une chose, quitter le plus vite possible cet endroit inhospitalier. Pour les maintenir au phare les ingénieurs du département des Côtes-du-Nord, Morin et Lecor, proposent des aménagements et présentent un projet de logements approuvé par le conseil général des Ponts et Chaussées le 29 novembre 1831. Les travaux sont exécutés en 1832 et des bâtiments décents sont érigés autour du phare pour abriter les trois gardiens et leurs familles. Par contre, dès cet instant, l'ingénieur Morin rédige un règlement très précis qui fixe le service et les obligations de ces gardiens logés par l'État, mais toujours sous la responsabilité du délégué Drouin jusqu'en 1839<sup>2</sup>.

Après la fin définitive des baux, en 1849, la question de savoir s'il convient aussi de loger les familles de ces agents est longuement débattue et en définitive l'idée en est adoptée. Le plus ardent défenseur de la cause des gardiens est leur directeur, Léonce Reynaud lui-même, qui reconnaît volontiers que les édifices érigés jusqu'alors offrent un confort des plus rudimentaires à leurs occupants :

Ils laissaient beaucoup à désirer sous le rapport de l'ordre et de la propreté, et des dissensions presque inévitables, quand les habitants sont nombreux et ne sont pas tous façonnés à la discipline, ne permettaient pas aux gardiens de conserver toujours entre eux cette bonne intelligence qui est nécessaire à la marche du service.

Et il ajoute :

Séparer les gardiens de leurs familles était en effet imposer un surcroît de dépenses à des hommes dont la rétribution est bien faible ; les priver, sans nécessité suffisamment établie, de ces joies d'intérieur qui sont la compensation légitime des charges et des soucis de la paternité ; ajouter aux tristesses de l'isolement, en les rendant plus complets et plus regrettables<sup>3</sup>.

1. SGANZIN (Joseph), *Programme ou résumé d'un cours de construction*, tome III, Paris, Carilian-Goery et Talmont, 1839-1840, p. 250. Cité par GUIGUENO (V.), *op. cit.*, p. 136.

2. Archives Phares et balises Lézardrieux, Fréhel.

3. REYNAUD (Léonce), *Mémoire sur l'éclairage et le balisage des côtes*, Paris, Imprimerie nationale, 1864, p. 168.

Mais ces considérations humanitaires ne sont pas exemptes d'arrière-pensées plus prosaïques car ce rapprochement familial évite de « les exposer trop fortement à la tentation de s'absenter du phare pendant les heures où leur présence y est obligatoire ». Condition *sine qua non* de la réussite exemplaire du programme engagé pour l'éclairage général des côtes de France. Si le monde entier reconnaît la prédominance technique française tant dans le domaine des optiques et des appareils associés que dans celui de l'architecture, le service des Phares se doit de renforcer le maillon fragile constitué par un corps de gardiens trop indisciplinés. Le problème n'est d'ailleurs pas spécifique aux agents du service, mais il est général pour toutes les professions et toutes les catégories de travailleurs en ce milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Le patronat est le premier à dénoncer l'absentéisme ouvrier et l'instabilité de la main-d'œuvre. La construction de logements, pour les gardiens comme pour les autres salariés du privé ou du public, est considérée comme l'un des moyens les plus sûrs pour s'attacher leur collaboration fidèle et prolongée.

Dans ces conditions, dès que l'administration reprend ses droits sur les gardiens, en 1839 pour les côtes de la Manche et en 1848 pour le reste du littoral, elle conçoit les plans de tous les nouveaux phares en y incluant toujours un logement décent pour les gardiens et leur famille. Lors de la préparation du projet pour la construction du phare de la Vierge, Léonce Reynaud apporta bon nombre de modifications aux plans initiaux, concernant notamment la distribution des logements et magasins prévus au pied de la tour, laquelle lui semblait convenir. Cependant il lui paraît « plus judicieux de composer le soubassement de deux étages (et non d'un seul)... On obtiendrait ainsi plus de salubrité pour les gardiens<sup>4</sup> ». Pour les établissements construits avant cette période, en fonction des budgets annuels, le service des phares complète les installations en érigeant tous les logements nécessaires. Mais ce que n'a pas prévu Reynaud sont les innombrables disputes nées de la vie en communauté fermée pour deux ou trois familles avec leurs nombreux enfants ; au phare du Créac'h où travaillent six gardiens, on compte en 1894 six couples : ceux de Claude Vigaud, un enfant ; Jacques Lucas, un enfant ; Auguste Malgorn, deux enfants ; Jean-Marie Penaud, quatre enfants ; Aristide Dupont, neuf enfants et enfin Joseph Ticos, treize enfants. Soit un total de trente enfants, douze adultes au moins sinon plus car bien souvent les grands-parents résident aussi avec les gardiens. Il en résulte de nombreux problèmes relationnels, toujours néfastes pour la discipline et la bonne marche du phare.

Il convenait de réagir et le service central est naturellement amené à changer de système :

---

4. Archives nationales, F14 20062, phare de l'Île Vierge, Paris, 29 juin 1841, le secrétaire de la Commission des phares, Léonce Reynaud.

On se décida de nouveau à loger les familles des gardiens, mais au lieu de les agglomérer dans le bâtiment central, on fit établir des logements indépendants les uns des autres, ou tout au moins ayant des entrées distinctes ; on adjoignit à chaque logement une petite cour avec des servitudes séparées et quelquefois un jardin<sup>5</sup>.

Ces dispositions augmentent les coûts de construction mais permettent d'atténuer notablement les frictions.

Les gardiens vivent en famille, n'ont plus de motifs de s'absenter, et, grâce à l'isolement dans lequel chaque famille peut se maintenir, la bonne intelligence est moins souvent troublée.

Ce système permet aussi de surveiller plus étroitement les gardiens dans la mesure où les logements appartiennent à l'administration. Les occupants des lieux ne sont que locataires et les ingénieurs et conducteurs se chargent de le leur rappeler le plus fréquemment possible. D'ailleurs, dans tous les grands phares est aménagée la pièce inoccupée où le chef ne manque jamais de se reposer, de rédiger ses rapports, et parfois de dormir lors de ses inspections<sup>6</sup>.

Une fois les locataires des lieux installés, il faut encore leur apprendre à les entretenir : au fil des ans, la propreté devient une des qualités premières demandées aux gardiens. Dans un phare tout doit briller du sol au plafond<sup>7</sup>. Un logement mal tenu entraîne irrémédiablement des sanctions : le sieur Gourvil, gardien au phare de l'île Noire, sur un îlot dans la rivière de Morlaix, en fait les frais. Le 17 avril 1899 il adresse une demande de subvention directement au directeur du service des phares sans passer par la voie hiérarchique<sup>8</sup> :

J'ai 6 enfants, j'en aurai bientôt 7 comment voulez-vous que je puisse nourrir 9 personnes avec un salaire de 69 f par mois ; je ne puis non plus les instruire car mon salaire ne me permet pas de les garder à terre.

L'ingénieur de Morlaix reconnaît que la situation du gardien Gourvil est « intéressante » et qu'il convient sans nul doute d'améliorer celle-ci. Mais il objecte tout aussi clairement que le gardien en question ne fait pas beaucoup d'efforts dans son service<sup>9</sup> :

La maison qui est garnie d'enfants (sept!), lesquels à pleine mer n'ont guère d'autre lieu pour se réunir, ne sera jamais tenue avec un soin méticuleux.

Encore faut-il préciser que toute la famille survit dans 60 mètres carrés habitables sur un caillou désertique à fleur d'eau. De plus le gardien encou-

5. ALLARD (É), *op. cit.*, 1883, p. 50.

6. GUIGUENO (V.), *op. cit.*, 1999, p. 133.

7. RACHILDE, *op. cit.*, p. 33.

8. Archives DDE Quimper, Personnels, L'île Noire, 17 avril 1899, Jean Gourvil à l'inspecteur général.

9. *Ibid.*, Morlaix, 2 mai 1899, l'ingénieur Kerviler.

rait, selon lui, un blâme pour ne pas avoir transmis sa demande par la voie hiérarchique. Pour conclure cette sordide histoire en 1903, tenue par la loi sur l'obligation scolaire, l'administration lui accorde une allocation de 100 francs par an pour subvenir à l'instruction de ses enfants ; somme qui couvre à peine le quart des dépenses engagées par le couple pour loger les écoliers sur le continent.

Cependant la possibilité de jouir d'un logement de fonction, réduit mais décent, et d'indemnités de chauffage accroît sans nul doute le nombre de volontaires pour ces postes de gardiens et, le choix aidant, améliore la qualité du recrutement aussi. Les gardiens, dorénavant, se plient de meilleure grâce aux sujétions du service dans la mesure où la sécurité du logement est acquise. Mais il ne faut pas exagérer cette motivation car les habitations restent toujours très petites et souvent à l'écart des centres urbanisés.

Au phare en mer de la Teignouse, au large de Quiberon, le service est assuré par trois gardiens séjournant deux mois au phare puis un mois à terre et la responsabilité du service pèse alternativement sur tous les gardiens, chacun d'ailleurs, rejetant cette responsabilité quand la tenue et l'entretien de l'établissement laissent à désirer. Il est impossible de savoir précisément à qui l'on doit attribuer les manquements au règlement, les négligences, les détériorations.

On remédierait aisément à la plupart de ces inconvénients en obligeant le chef-gardien à demeurer à Port-Haliguen et à faire pendant chacun de ses séjours à terre 3 ou 4 visites au fanal. De cette manière il conserverait la responsabilité qui lui incombe lorsqu'il est en fonction. [...] Mais il ne semble pas juste d'imposer une pareille sujétion à cet agent sans lui accorder un dédommagement convenable. Une indemnité annuelle serait sans doute la rémunération la plus naturelle. Cependant il vaudrait mieux [...] donner au chef-gardien un logement et un jardin <sup>10</sup>.

Bien évidemment cette dernière solution fut retenue, d'autant plus que l'administration de la Marine cède gracieusement un bâtiment déclassé sur le port où s'installent les trois familles de gardiens.

En ce qui concerne les phares en mer jamais ils n'offrent suffisamment d'espace pour héberger les gardiens de repos et les familles et généralement aucun logement à terre n'est prévu lors de l'établissement des projets initiaux. Cette omission a des conséquences fâcheuses car elle pousse les agents à résider dans les localités les plus peuplées, où les logements vacants sont nombreux, mais qui sont souvent très éloignées des phares : les distances à parcourir sont alors un frein aux déplacements et favorisent l'absentéisme. L'administration des phares réalise donc des bâtiments d'accueil pour améliorer les conditions de vie de ses agents mais aussi pour les pousser à plus de rigueur dans l'exercice de leur métier. Bien évidemment ces

10. Archives Phares et balises Lorient, La Teignouse, Lorient, 7 novembre 1857, l'ingénieur Noyon.

habitations administratives se situent à proximité des phares mais pas toujours près des villes et des villages, des écoles et des marchés. L'isolement forcé soumet les gardiens à une astreinte déguisée : ainsi l'ingénieur du Pas-de-Calais présente la situation à propos du phare de Walde, porté sur des pieux vissés sur un banc de sable à deux kilomètres de la côte :

les trois gardiens ne peuvent trouver à se loger à proximité de leur feu attendu que les petites habitations manquent absolument sur la côte ; force leur est donc d'habiter Calais. Ils ont ainsi six kilomètres à faire par les bancs pour aller prendre leur service et durant leur quinzaine de garde ils restent absolument séparés de leur famille, le temps leur manquant à marée basse pour faire allée (*sic*) et retour un aussi long trajet <sup>11</sup>.

Frappé par ces inconvénients, le directeur du service des phares prescrit en juin 1862 de dresser d'urgence le projet d'une maison d'habitation avec magasins tout en précisant bien qu'il faut opérer « dans les conditions les plus économiques possibles ». Les logements sont bien construits sur la dune en face du phare mais en un lieu désert à plusieurs kilomètres de Calais. Les familles des gardiens ne goûtent guère cet isolement obligé où elles s'installent pour trente ans, contraintes et forcées, avant l'automatisation du feu.

L'ingénieur de l'arrondissement de Morlaix estime qu'il convient de construire le plus rapidement possible des logements pour abriter les familles des gardiens du fanal de l'île Noire situé sur une roche presque entièrement sous les eaux à chaque marée, trop petite pour abriter plus de deux gardiens. Contraints par le règlement de passer toutes les nuits sur leur tour, ils n'ont la permission de regagner la terre que pendant la journée, lorsque le service du matin est achevé.

Ils ne peuvent d'ailleurs s'absenter qu'à tour de rôle et doivent être rentrés pour le service du soir. Il est impossible d'obtenir l'exécution rigoureuse d'un pareil règlement ; l'éloignement du logement de sa famille, la difficulté de passage, surtout le soir, l'état de la marée, entraînent le gardien à passer la nuit à terre <sup>12</sup>.

Le ministère des Travaux publics l'écoute attentivement et prend conscience des risques s'il néglige ces considérations sociales. Il entreprend la construction des logements réclamés, achevés en 1879, où le gardien Gourvil vécut jusqu'en 1909 avec sa femme et ses sept enfants. Lorsque l'ingénieur demande l'aplanissement du rocher pour aménager une cour autour du phare afin de permettre aux nombreux enfants du couple de jouer à marée haute en toute sécurité, le projet est jugé trop « dispendieux » et inadapté aux besoins réels de la famille <sup>13</sup>.

11. Archives Phares et balises Boulogne, Calais, 6 août 1862, l'ingénieur Leblanc.

12. Archives départementales du Finistère, 4S1241, Morlaix, 24 avril 1875, l'ingénieur Tarot.

13. FICHO (Jean-Christophe), « Le Fanal de l'île Noire », dans *Îles du Ponant*, Brigand Louis, à paraître.

Pourtant l'administration des Ponts et Chaussées se lance, entre 1850 et 1880, dans une vaste opération de construction de logements ou d'amélioration des habitations existantes<sup>14</sup> tout en appliquant certaines règles reprises par Wattier :

Du point de vue social, il est indispensable d'avoir une maison séparée par ménage pour éviter les disputes entre les femmes des gardiens. Il est conseillé aussi de marquer la maison du gardien-chef par un détail extérieur, tel qu'un pignon plus élevé pour affirmer la hiérarchie<sup>15</sup>.

Dorénavant l'administration loge ses gardiens qui ne peuvent plus invoquer la séparation d'avec leur famille pour quitter inopinément le phare. Le règlement d'ailleurs leur impose d'occuper ces logements et leur interdit d'habiter leur propre maison ou de louer des habitations particulières. Cette obligation de résidence nécessite dans les premiers temps de fréquents rappels à l'ordre de la part des ingénieurs. Les gardiens n'acceptent pas tous aussi facilement cet encasernement.

Ainsi, l'un des gardiens du phare du Créac'h, né sur l'île d'Ouessant, possède déjà un logement au Niou, petit village situé à 500 mètres à peine de son phare. Il ne demeure donc pas dans l'établissement lors de l'allumage en 1863.

Il y a là une infraction qui ne saurait être plus longtemps tolérée. L'administration en effet prouve suffisamment tout le prix qu'elle attache à la résidence lorsqu'elle fait établir des logements attenants aux phares<sup>16</sup>.

Le gardien récalcitrant est invité à regagner sa résidence officielle sous peine de révocation et il s'exécute. Le ministre des Travaux publics reste catégorique : pour lui le règlement ne souffre aucune exception. Il n'est pas question de tenir compte des cas particuliers ou des possibilités locales de logement. En 1866 un quatrième poste est créé au phare du Créac'h : où loger le nouveau gardien ? L'ingénieur ordinaire propose de se séparer du gardien du Niou afin de libérer un logement mais ses supérieurs n'admettent pas cette solution. En conséquence on redistribue les pièces tout en les réduisant pour offrir en définitive 30 mètres carrés à chaque famille<sup>17</sup>.

Cinquante ans plus tard, les gardiens du phare de la Vieille demandent l'autorisation d'abandonner les logements de la pointe du Raz et de résider au bourg de Plogoff. Ils font valoir à l'appui de leur demande l'éloignement où ils se trouvent du bourg, situé à plus de 4 kilomètres de leur résidence, les difficultés de ravitaillement en hiver sur cette lande dénudée et enfin la nécessité pour leur famille et surtout pour leurs enfants de se

14. Voir Annexe 1, *infra*.

15. WATTIER, *Cours de travaux maritimes*, Paris, École nationale des Ponts et Chaussées, 1937, p. 203.

16. Archives DDE Quimper, Paris, 17 janvier 1865, le ministre des Travaux publics au préfet du Finistère qui communique à l'ingénieur en chef Maître de Varennes.

17. Archives départementales du Finistère, 4S1254, Brest, 15 septembre 1866.

rapprocher de l'école. Si l'ingénieur local comprend cette demande, par contre le directeur du service des phares avise son collègue qu'il n'est pas question d'autoriser ce déménagement :

Du moment où l'État a fait le sacrifice d'établir les constructions nécessaires pour loger les gardiens au point le plus convenable, il semble difficile de considérer l'usage de ces locaux comme facultatif et d'en assurer l'entretien en pure perte<sup>18</sup>.

Pour autant les gardiens n'écoutent pas l'avis parisien et déménagent les uns après les autres pour s'installer au bourg de Plogoff. Cette situation de fait amène l'ingénieur en chef à formuler en 1926 une demande d'indemnité pour les trois gardiens, justifiée en ces termes :

[Les logements de l'administration à la pointe du Raz sont] si exposés en hiver, dans un endroit désert et battu des tempêtes que leurs familles habitent le bourg de Plogoff à 6 kms de la pointe. Nous proposerons, d'ailleurs, incessamment, de louer les logements de la pointe du Raz et le produit de la location couvrira bien au-delà les 750 frs d'indemnité que nous attribuons au personnel de la Vieille<sup>19</sup>.

À l'île de Batz, le grand phare avait été construit entre 1833 et 1836, en un temps où l'administration ne se préoccupait pas de loger les gardiens. Ces derniers, devenus fonctionnaires en 1848, doivent se débrouiller seuls pour trouver une maison d'habitation. En 1880 l'ingénieur de Morlaix s'indigne de cette situation contraire aux règlements et à l'esprit du service en précisant :

[Les gardiens sont] obligés [...] de se loger dans le bourg et pour se rendre au phare qui en est éloigné d'un kilomètre, ils doivent suivre un sentier à peine tracé à travers champs, qui est presque impraticable en hiver et exposé à toutes les tempêtes. Cette situation est préjudiciable au bien du service et il convient d'y mettre un terme<sup>20</sup>.

Le Directeur convient de la détresse des agents et décide de la construction de logements adaptés. Mais il apparaît que c'est encore une fois surtout pour des raisons de service, de ponctualité et d'exactitude que le projet est adopté. La soumission est adjugée le 5 février 1881 au sieur Pétel, entrepreneur à Roscoff, et les gardiens intègrent leur nouveau logement en octobre de cette même année.

Les familles sont obligées de vivre en permanence ensemble, la promiscuité génère tensions et conflits entre tous les membres de ces communautés : les gardiens, leurs femmes et leurs enfants.

---

18. Archives DDE Quimper, Personnels, Paris, 9 juin 1921, le directeur Babin.

19. Archives DDE Quimper, 9 mars 1926, l'ingénieur Genet.

20. Archives départementales Quimper, 4S297, Paris, le directeur Leferme. Cité dans BARVEC (B.), *op. cit.*, p. 38.

Au phare du Créac'h, l'ingénieur ordinaire chargé des lieux en 1897 demande avec insistance des travaux pour améliorer la vie quotidienne des gardiens qui ne disposent alors que d'un unique cabinet d'aisance pour une trentaine de personnes :

Nous avons fait une nouvelle distribution des logements pour tenir compte dans la mesure du possible de l'accroissement de certaines familles de gardiens. Mais ce ne peut être là qu'une situation provisoire de service. Il nous a paru qu'il serait bon de profiter des travaux qui vont être entrepris au phare pour agrandir les logements des gardiens et en même temps les isoler un peu les uns des autres<sup>21</sup>.

Ce principe du regroupement sur les lieux de travail perdue après la Seconde Guerre mondiale. Les logements de la pointe du Raz ayant été détruits pendant les hostilités car ils abritaient une garnison allemande, le service des Phares en reconstruit de nouveaux et oblige toujours les gardiens de la Vieille à y résider, arguant du fait que si ces locaux ne sont pas tous occupés, il faudrait les louer à des gens étrangers au service et ils ne pourraient plus alors être libérés pour les nouveaux gardiens intéressés. Néanmoins au fil des ans l'administration devient plus conciliante. Un ancien gardien de la Jument se souvient ainsi que l'ingénieur de Brest tolère que les gardiens ouessantins désertent la résidence collective, construite sur l'île en 1956, pour habiter dans leur résidence personnelle. De même à Sein, les bâtiments réservés aux gardiens d'Armen sont peu à peu abandonnés dans la mesure où pratiquement tous les agents sont natifs de l'île et reviennent passer leurs jours de repos dans leurs habitations familiales. Seuls les équipages des bateaux de ravitaillement y résident toujours occasionnellement.

•

Pour les feux des ordres inférieurs, desservis par un seul gardien, le service est confié dans la plupart des cas à des hommes mariés logés avec leur famille dans l'établissement. Le logement consiste en une ou deux pièces au rez-de-chaussée et un grenier aménagé accolé à la tour du feu, facile d'accès. Parfois la tour n'existe même pas et le feu se situe à l'étage et dispense sa lumière par un pignon. Toutes les dispositions imaginables voient le jour et donnent naissance à une production de petits fanaux dont l'architecture générale ne s'éloigne pas des exemples locaux d'habitations conventionnelles : pour cette raison ils portent l'appellation de « maison-phare ». Le seul véritable impératif demeure toujours l'économie de moyens.

---

21. Archives Phares et balises Brest, carton C59, Le Créac'h, Brest, l'ingénieur Pigeaud.

Lors de la construction des logements des gardiens de la Teignouse – sur des terrains donnés par les Domaines ! – le projet est ainsi formulé :

[L'habitation du chef-gardien doit se réduire] à ce qui est strictement nécessaire pour un ménage. Le bâtiment neuf comprendrait une chambre avec alcôve ; une autre petite chambre et un grenier [...]. Dans le pignon du nouveau feu serait pratiquée une ouverture donnant précisément sur le fanal, par laquelle le chef-gardien pourrait sans sortir de chez lui surveiller son feu pendant la nuit<sup>22</sup>.

À Sauzon, en Belle-Île, le projet de construction d'une maison pour le gardien est dans un premier temps ajourné car les crédits affectés aux travaux neufs sont déjà dépensés. Le directeur Reynaud profite du répit pour demander aux ingénieurs du Morbihan de revoir leur projet en vue de diminuer le montant des dépenses. Ils s'exécutent et notent :

En apportant quelques changements qui nous semblent avantageux nous sommes parvenus à réduire les chiffres de onze à neuf mille francs...

... ils ont simplement réduit les dimensions du local d'habitation<sup>23</sup>.

Mais dans la majorité des cas le résultat d'ensemble est des plus satisfaisants et l'esthétique de ces petites maisons est une réussite, sans doute parce que Léonce Reynaud, le directeur qui établissait les plans, était aussi architecte<sup>24</sup>.

## La bibliothèque des gardiens

D'autre part, pour éveiller les esprits et pour combler les longues périodes de solitude la Direction générale des Ponts et Chaussées décide en novembre 1867 la création d'une « bibliothèque circulante des gardiens de phares ». Cette décision s'inspire d'une expérience déjà ancienne initiée par le service des Phares écossais où l'encadrement intellectuel et spirituel des gardiens tenait une place majeure dans les préoccupations des ingénieurs presbytériens chargés de la direction de cette agence<sup>25</sup>. La lecture ne peut évidemment qu'être une activité fortement encouragée par l'administration afin que ses agents « puissent tirer un bon parti de leur loisir<sup>26</sup> » ; elle leur rend ainsi un grand service « surtout dans les phares isolés où il est presque impossible de se livrer à un travail quelconque en dehors de l'entretien du feu<sup>27</sup> ». Pour leur information, le service publie un catalogue de 265 titres, « de nature à être le plus utilement placés entre les mains [des] gardiens ».

---

22. Archives Phares et balises Lorient, La Teignouse, Lorient, 7 novembre 1857, l'ingénieur Noyon.

23. Archives DDE Vannes, Sauzon, Lorient, 23 décembre 1857, l'ingénieur Plassiard.

24. Voir Annexe 2.

25. SAUTTER (L.), *Notice sur les phares, fanaux, bouées et signaux sonores*, Paris, Chaix, 1880, p. 82.

26. Archives nationales, F14 20872, Bibliothèque des gardiens.

27. Archives DDE Vannes, Textes réglementaires, Lorient, 16 novembre 1868, l'ingénieur Jozon.

Le premier livre est un manuel d'hygiène rédigé par un certain Ance- lon. S'agit-il d'un ordre fortuit fondé sur l'alphabet ou plutôt d'une déci- sion volontaire des ingénieurs des Ponts, partie prenante et agissante à cette époque des débuts du courant hygiéniste ? On trouve essentiellement des récits de voyages – *Voyage en Chine* de John Barrow, *Journal d'une résidence en Circasie* de James Bell, *Journal d'un voyage aux mers polaires* de Bellot, des morceaux choisis de la littérature nationale – Bossuet, Corneille, La Fontaine, Lamartine, Molière, Racine, Vigny... – ou des ouvrages de vul- garisation scientifique généralement empruntés à la Bibliothèque des Mer- veilles. On note aussi l'achat des *Œuvres complètes*, en 28 tomes, de Walter Scott, écrits totalement délaissés par les gardiens. On peut s'interroger sur la présence de livres comme celui de Boussingault, *La Fosse à lisier*, ou celui de Girardin, *Des fumiers et autres engrais*, ou encore de *Laiterie, beurre et fromages* de Félix Villeroi. Par ailleurs, la veuve de Jean Reynaud, frère du directeur du service des Phares, donne 100 exemplaires du livre publié par son époux défunt, *Lectures variées*, qui, il faut bien l'avouer, ne rencontre guère de succès auprès des gardiens<sup>28</sup>.

L'idée des ingénieurs est certainement excellente mais la réalisation pêche par excès d'optimisme et méconnaissance des aspirations du lecto- rat. En effet les titres retenus ne correspondent réellement ni au niveau cul- turel ni aux désirs des gardiens :

À ces cerveaux élémentaires, de premier jet, pour qui la lecture ne peut et ne doit être qu'une distraction, [l'administration] offrait des traités de morale et des manuels de chimie. Il leur eût fallu de l'Alexandre Dumas père et du Jules Verne, qui m'ont paru jouir chez les gardiens de phares d'une considération toute spéciale<sup>29</sup>.

Le *Homère et Socrate* de Lamartine doit, à n'en pas douter, trôner sur toutes les tables de chevet... à côté des *Travaux d'aiguille*, ouvrage qui pourrait s'avérer particulièrement adapté au personnel masculin des phares en mer ! Cependant, dans le catalogue de 1868, on compte les cinq premiers titres de Jules Verne, *Cinq semaines en ballon*, *Le désert de glace : les aventures du capitaine Hatteras*, *Les Anglais au pôle nord : les aventures du capitaine Hatteras*, *De la terre à la lune* et *Voyage au centre de la terre*, soit toute la production de Verne entre 1863 et 1865. Le duo Erckmann-Chatrian connaît aussi les honneurs de la liste avec quatre titres mentionnés. D'Alexandre Dumas, seul *Impression de voyage en Suisse*, est mentionné.

Les ingénieurs soutiennent sans réserve cette idée de bibliothèque : ainsi peut-on lire sous la plume de l'ingénieur en chef de Gironde, Pairier, en janvier 1868 :

28. Archives départementales du Finistère, 4S1290, Divers.

29. LE GOFFIC (C.), « Les Phares », dans *La Revue des deux Mondes*, tome 151, 1899, p. 421.

L'utilité d'une bibliothèque à l'usage des gardiens n'est pas contestable car elle leur permet à la fois de s'instruire et de se distraire ; elle peut aussi développer en eux le goût de la lecture qui n'est pas très vif, car à l'exception des capitaines et des seconds des feux-flottants qui reçoivent des journaux quotidiens, les gardiens lisent peu<sup>30</sup>.

L'approbation ministérielle du 8 janvier 1868 entérine cette décision et le service central se charge de l'achat des livres pour renforcer un fonds encore bien léger :

La bibliothèque est bien restreinte actuellement ; le nombre des volumes dont elle se compose n'est que le triple environ de celui des gardiens. Elle se complètera ultérieurement, quand l'expérience aura appris quel est le genre d'ouvrages qui convient le mieux aux lecteurs en vue desquels elle a été établie, et je vous serai fort obligé si vous voulez bien transmettre les observations que la pratique pourra vous suggérer à ce sujet<sup>31</sup>.

Dans les premiers mois de 1869, la répartition des titres est opérée en fonction du nombre de gardiens en poste dans chaque département : le Finistère reçoit 160 livres, les Côtes-du-Nord 80 et le Morbihan 60.

La bibliothèque contenait beaucoup de bouquins, toute la ritournelle qu'ordonne la marine soucieuse de distraire les prisonniers du large, des livres de sciences, des récits de voyage et des histoires d'amour pas trop brûlantes : *Robinson Crusoe*, *Paul et Virginie*, les *Fables* de La Fontaine<sup>32</sup>.

Mais il semble qu'il n'y ait pas de réel engouement pour la lecture car les retours des premiers envois s'effectuent difficilement, de nombreux ouvrages égarés ou pas lus les retardant : dans le Morbihan, l'arrondissement de Vannes distribue 10 livres en décembre 1868 ; les premiers reviennent en mars 1870 et les derniers en juillet 1872 après de multiples rappels des conducteurs, des ingénieurs et de la direction parisienne.

D'autre part nous n'avons conservé aucune demande particulière des gardiens. Après vingt ans de sommeil, les ingénieurs tentent pourtant de relancer en 1892 la circulation des 3 000 livres qui ne quittaient plus les armoires du Dépôt parisien. Cette pratique volontariste ne connaît encore une fois qu'un succès d'estime. Les résultats restent plus que mitigés semble-t-il car le service récupère l'ensemble des ouvrages en 1893 pour ne les redistribuer ensuite qu'avec parcimonie<sup>33</sup>. Et pourtant, en feuilletant les derniers catalogues, on s'aperçoit que de nombreuses acquisitions ont été opérées ; les achats ont pu être complétés par des legs et des dons.

En juin 1898 l'ingénieur en chef des Côtes-du-Nord nouvellement nommé, Ficatier, demande au service central s'il est possible de lui faire

30. Archives du port autonome de Bordeaux, carton 812, Affaires imprévues.

31. Archives DDE Vannes, Textes réglementaires, Paris, 11 novembre 1868, le directeur Reynaud.

32. RACHILDE, *op. cit.*, p. 56.

33. Archives départementales du Finistère, 4S1290, Bibliothèque.

parvenir des renseignements sur cette fameuse bibliothèque qu'il ne connaît que de nom. Il s'interroge aussi sur la possibilité de commander des livres pour ses agents. De Paris, l'ingénieur de Joly lui répond en admettant que les envois sont devenus très rares :

Les réglemens assez délicats qui doivent préciser les conditions de circulation de la bibliothèque ne sont pas encore définitivement arrêtés et, pour des motifs variés, l'inspecteur général Bourdelles ne semble pas disposé à en hâter l'approbation<sup>34</sup>.

Dans les faits la bibliothèque circulante est bien morte au tournant du siècle ce qui ne signifie pas que la lecture ait disparu : à leur demande, le service des Phares abonne les gardiens, en vertu de la décision ministérielle du 28 novembre 1874, à des revues et notamment à l'hebdomadaire publié sous les auspices du ministère de la Marine, *Le Journal du Matelot* qui est envoyé dans le Morbihan pour les phares de Groix, des Poulains à Belle-Île et de la Teignouse<sup>35</sup>. De même les gardiens des phares en mer des Côtes-du-Nord sont abonnés au *Matelot*. Ces abonnements sont confirmés par le directeur Allard en 1881 et leur renouvellement est acquis pour 1882 et les années suivantes<sup>36</sup>. Mais il faut bien l'avouer, les gardiens, dans leur majeure partie, ne sont pas de grands lecteurs et les efforts de leur direction pour tenter d'y remédier se soldent par des échecs patents.

### Les services de transport

Pour approvisionner ces gardiens fonctionnaires en matériel divers, dont les fameux livres, mais aussi le combustible pour les lampes, il devient indispensable d'organiser un service de transport rapide et efficace. Au début du programme général d'éclairage des côtes de France, ces livraisons étaient effectuées, dans la majorité des cas, par les entreprises adjudicatrices de l'illumination. Mais compte tenu de la qualité du service rendu, le directeur du service des Phares décide d'organiser ces acheminements<sup>37</sup> :

Afin d'obtenir plus de régularité que par le passé dans les transports auxquels donne lieu le service central des phares, un marché spécial vient d'être passé avec une maison de roulage de Paris et a reçu en date du 26 juillet dernier [1852] l'approbation de Monsieur le Ministre des Travaux publics pour 3 ans de marché.

Les transports s'appliquent aux expéditions faites par l'atelier central et aux retours des départements vers cet atelier ; l'adjudication est remportée

34. *Ibid.*

35. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4S33, Réglementation et matériel, Paris, 15 janvier 1881, le directeur Allard.

36. Archives DDE Vannes, Bibliothèque et abonnements.

37. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4S33, Paris, 2 août 1852, le service central des Phares et balises.

par la célèbre compagnie Lafitte et Caillard<sup>38</sup> qui assume cette charge pendant plus de quinze ans. Mais des problèmes de lenteur font abandonner ce système en 1892 ; en effet il faut 15 jours de délai pour faire parvenir un colis de Paris au phare de Barfleur, 21 jours pour le phare de Penmarc'h et 35 jours pour la Corse. Après cette date, tous les transports assurés jusqu'alors par la maison parisienne Bourbon sont exécutés en régie, c'est-à-dire que le matériel circule uniquement par le rail, tous les points du littoral étant reliés au réseau<sup>39</sup>.

Le service des Phares en mer, par contre, reste entre les mains de marins pratiques jusqu'en 1930 dans la plupart des départements, les subdivisions locales ne disposant ni des embarcations suffisantes ni du personnel inscrit maritime compétent ni des moyens financiers. Elles sous-traitent les voyages de ravitaillement avec des marins-pêcheurs locaux qui s'engagent généralement par soumission, pour trois ou cinq ans, à effectuer un certain nombre de voyages mensuels imposés à date fixe. Le premier contrat du genre est signé en 1821 auprès de la compagnie Drouin, de Royan, déjà chargée de l'entretien du balisage fluvial en Gironde et qui prend aussi à sa charge les transports au phare de Cordouan<sup>40</sup>. Par la suite des patrons royannais assurent ce service : Caillié, jusqu'au 10 mars 1849, date à laquelle sa péniche se retourne avec les 19 passagers et membres d'équipage entraînant dans la mort sept personnes dont le propriétaire et son fils mais aussi le chef-gardien Burgaud<sup>41</sup>. Par la suite le marché est repris par Picouct puis Guillard, Roux et enfin Franc.

•

En Bretagne où se construisent de nombreux phares en mer, les ingénieurs chargés des arrondissements maritimes redoutent de concéder ces voyages de ravitaillement à des marins-pêcheurs du cru aux embarcations non pontées, fatiguées et jugées peu sûres. Après l'allumage du phare des Triagoz dans les Côtes-du-Nord, en novembre 1864, l'ingénieur demande une solide chaloupe affectée exclusivement au ravitaillement des gardiens et conduite par un personnel fonctionnaire. Un constructeur des Sables d'Olonne, le sieur Chaigneau<sup>42</sup>, est même contacté pour fournir les plans et le devis d'un tel bâtiment. Mais si l'administration centrale admet le bien-fondé d'un tel projet elle refuse cependant de donner son aval, jugeant les investissements financiers disproportionnés :

---

38. Archives Phares et balises Paris, soumissions 1852, 1855, 1859, 1862.

39. Archives départementales du Finistère, 4S1297, Mélanges.

40. Archives départementales de la Gironde, 3S2G18, phare de Cordouan, 1825-1896.

41. Archives du port autonome de Bordeaux, carton 808.

42. Archives Phares et balises Lézardrieux, Transports, Lannion, 21 mars 1866, l'ingénieur Pelaud.

Ce service ne pourrait-il se faire par abonnement comme celui des Sept-Îles ? Il résulte des calculs de Mr Pelaud que la dépense annuelle s'élèvera à 3 000 f. [...] ; elle reste toujours une dépense bien forte pour un phare où il n'est pas nécessaire de se rendre plus de deux fois par mois<sup>43</sup>.

Cette solution préconisée en haut lieu est retenue au détriment des agents et c'est un marin de Perros-Guirrec qui effectue les voyages nécessaires lorsque le temps le permet.

Vingt ans plus tard, le service des phares des Triagoz et des Sept-Îles est toujours effectué par un petit bâtiment de pêcheur. Il appartient au sieur Guélou mais il n'offre plus aucune sécurité. L'ingénieur s'inquiète de la situation qu'il juge critique<sup>44</sup> :

Les gardiens des phares sus-nommés se plaignent depuis assez longtemps du mauvais état de l'embarcation [...] et que par suite leur existence n'était pas en sûreté, à la moindre grosse mer.

De plus l'ingénieur avance que le phare du Grand-Jardin, en face de Saint-Malo est, lui, ravitaillé par des bâtiments appartenant au département des Ponts et Chaussées<sup>45</sup> et que donc rien n'interdit qu'il en soit de même au Triagoz. En conséquence le dépôt de Lézardrieux demande une nouvelle fois un navire attaché à la subdivision, qu'il n'obtient pas.

Après avoir consulté à ce sujet M. l'Inspecteur général, directeur du service central des Phares et balises, j'ai reconnu qu'il serait beaucoup plus économique et plus normal de passer un nouveau marché avec le sieur Guélou en lui stipulant que l'administration lui fournira une embarcation neuve<sup>46</sup>.

Mais ce navire, un sloop ponté ne parvient à Perros que beaucoup plus tard.

Ce procédé par « abonnements » était déjà employé avec succès dans le Finistère pour les phares des Pierres-Noires et du Four si bien qu'il se généralise sur toutes les côtes de France. De cette façon, l'administration n'est pas obligée d'entretenir un équipage. Parfois le contrat de gré à gré prévoit la simple rémunération à chaque passage : tel est le marché signé en janvier 1896 par le patron Le Port de Port-Haliguen pour ravitailler le phare de la Teignouse<sup>47</sup> ou celui signé par le patron Thin, de Saint-Vaast, pour se rendre sur les îles Saint-Marcouf<sup>48</sup>. Mais, si le propriétaire n'est pas un marin sérieux, il hésite à quitter son port d'attache par mer formée et ne rejoint le phare en mer que par beau temps. C'est ainsi qu'au cours de

43. *Ibid.*, Paris, 11 avril 1866, le directeur Reynaud à l'ingénieur en chef Dujardin.

44. *Ibid.*, Saint-Brieuc, 4 juin 1866, l'ingénieur Guillemoto.

45. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 7S2-3. Le Lafayette et Le Courageux effectuent le ravitaillement.

46. Archives Phares et balises Lézardrieux, Transports, Lannion, 21 mars 1866, l'ingénieur Pelaud.

47. Archives départementales du Morbihan, S1464.

48. Archives nationales, F14 19966.

nombreux hivers, les établissements bretons n'ont pu être ravitaillés en temps et heure, leurs malheureux gardiens guettant une hypothétique accalmie : les agents se plaignent de cette situation et réclament des vivres frais au moins trois fois par mois. Au fil des ans leurs revendications sont entendues et les réclamations des ingénieurs locaux aboutissent. Au 31 décembre 1931 tous les marchés de ravitaillement sont définitivement clos. Dorénavant le service des Phares, seul, s'occupe de ses phares en mer. Des vedettes adaptées à ce service sont alors construites pour répondre beaucoup plus rapidement aux besoins des établissements isolés et améliorer l'existence des gardiens enfermés dans leur bâtiment. Ces navires sont armés par des équipages d'inscrits maritimes, fonctionnaires des Ponts et Chaussées, plus à même de comprendre les problèmes du service et de les régler prestement.

Logés, chauffés, encadrés, conduits, tout est mis en œuvre pour s'attacher, au sens strict du terme, les services des gardiens. Un règlement draconien doit leur imposer le sens de la fonction et les pousser à dépasser leur indolence naturelle. Rien n'est laissé au hasard et leur vie est prise en charge, minutée à la seconde près, afin de leur éviter toute initiative malheureuse. Les ingénieurs s'ingénient à multiplier les expériences et les contrôles pour améliorer la formation initiale rudimentaire et la culture générale sommaire des agents mais cette élévation de l'esprit recherchée reste très éloignée des préoccupations quotidiennes des gardiens. La volonté avérée de disposer d'un corps responsable n'est encore qu'un rêve et les hommes frustes qui le composent n'ont ni les moyens, ni la volonté, ni les motifs de répondre favorablement aux attentes de leur hiérarchie.

## *Chapitre IV*

### **Les feux permanents et le départ des hommes**

En février 1880, à la mort de Léonce Reynaud, directeur du Service pendant quarante ans, l'essentiel du dispositif d'éclairage des côtes de France repose sur le programme élaboré en 1825 par de Rossel et Fresnel. Les phares érigés selon ces dispositions sont bâtis sur la terre ferme, au plus près des écueils, à l'extrémité des pointes et des caps. Les dangers isolés de faible étendue ne sont pas signalés de nuit. On a déjà construit une douzaine de tours en mer dont la dernière, Armen, est d'ailleurs allumée en janvier 1881, mais pour des raisons techniques et budgétaires il est impossible de multiplier ce type d'établissement. Les hauts-fonds sont repérés par des tourelles dans le meilleur des cas, sinon par de simples bouées, bien que ces marques soient inopérantes de nuit. Cette situation se pérennise car on ne sait pas entretenir un feu sans la présence de l'homme mais on ne peut pas non plus l'installer dans des tours trop exposées dont on douterait de la tenue lors de violentes tempêtes. Faute d'une technologie adéquate, on se résigne à ces manques sans pour autant abandonner la recherche de solutions.

### **Les prémices de l'automatisation**

En 1887, trois bouées lumineuses alimentées par le gaz éclairent enfin, sans l'aide d'aucun agent, les abords du port du Havre. À cette date, excepté dix phares de premier ordre équipés de machines électriques, tous les feux de France fonctionnent à l'huile minérale et lampes à mèche. Trois ou quatre gardiens sont indispensables pour les phares de premier ordre et surtout pour les établissements isolés en mer. L'obligation de loger, ravitailler et remplacer ces agents régulièrement, de leur offrir un édifice stable et résistant au milieu des flots et une habitation sur la terre ferme pendant

leur période de repos entraînait des dépenses très élevées. Elles grèvent lourdement le maigre budget annuel alloué au service des Phares et réduisent d'autant le programme de constructions neuves complémentaires. Il faut parer au plus pressé si bien que longtemps les directeurs du service différen- tent la construction de phares en mer dont l'utilité n'est pas remise en cause, mais dont les coûts d'installation et d'entretien dépassent les possi- bilités budgétaires.

Cependant, face aux réclamations grandissantes des utilisateurs et pour répondre aux besoins réels d'une navigation toujours plus dense, la seule solution revient à éclairer les tourelles plus modestes déjà construites. Pour ce faire on ne peut compter sur l'alimentation traditionnelle au moyen de l'huile minérale car l'allumage et l'extinction des mèches impliquent la pré- sence obligatoire de l'homme. Persuadés de franchir un seuil important s'ils parviennent à maintenir des feux automatiques pendant plusieurs mois sans le secours de gardiens attitrés, les ingénieurs de toutes les nations mari- times s'attèlent à cette tâche. Le principal problème technique réside dans le choix du combustible ; il convient de développer des sources d'illumi- nation capables d'assurer une flamme permanente pendant 2 à 3 mois environ : dans cet intervalle il est toujours possible, même pour les éta- blissements les plus exposés, de bénéficier de journées suffisamment clé- mentes pour approvisionner, réparer et entretenir ces feux. Un autre problè- me, et non des moindres, est de convaincre les utilisateurs qui restent, dans leur majorité, absolument opposés à l'érection de telles aides, sujettes, selon eux, à des extinctions éventuelles et prolongées. Pour un marin, une absence certaine de feu est préférable à une présence aléatoire. Le service des Phares lui-même admet les risques d'extinction :

Les feux permanents bien que donnant des résultats satisfaisants ne sau- raient offrir les mêmes garanties que ceux qui sont gardés et surveillés sans cesse. Aussi les navigateurs devront-ils se tenir en garde contre la défaillance éventuelle de ce mode d'éclairage<sup>1</sup>.

Pour répondre à cette exigence de durée, on pense d'abord au gaz de houille comprimé déjà utilisé avec bonheur pour l'éclairage urbain mais celui-ci ne présente qu'un faible pouvoir éclairant, inadapté à la signali- sation maritime. Le gaz de pétrole ou d'huile minérale, comme on l'appelle à l'époque, paraît beaucoup plus fiable tant et si bien qu'après des essais concluants il équipe les premières bouées lumineuses françaises mouillées au large du Havre, sur le banc des Hauts-de-Quarante, allumées le 3 octobre 1881. Par la suite on teste ce gaz pour les feux des tourelles de la jetée Nord du port de Boulogne, inaccessibles en période de gros temps, allumés le 15 août 1888, et pour ceux de l'avant-port de Marseille. La pré- sence d'un volumineux réservoir cylindrique de sept mètres cubes sous la

1. *État de l'éclairage des côtes de France au 1<sup>er</sup> janvier 1900*, Paris, Imprimerie nationale, 1900, p. 10.

lanterne permet de repérer immédiatement ce type d'installation. Le procédé oblige cependant à des investissements importants et en particulier à l'édification d'une usine spéciale de fabrication et de conditionnement du gaz dans les dépôts d'arrondissement. Approprié à l'éclairage des bouées, il est rapidement abandonné pour l'éclairage des tourelles pour des raisons pratiques : difficultés d'approvisionnement, d'emploi – on craint la perte des réservoirs en des lieux trop exposés –, de mise au point des brûleurs, et surtout un prix de revient prohibitif.

Pour ces raisons le Dépôt des phares entame dès 1887 des expériences sur les autres sources d'alimentation potentielles et en particulier « l'huile minérale » – le pétrole des lampes de nos aïeux – utilisée avec succès depuis 15 ans dans l'ensemble des phares de France alors tous gardiennés. Mais ces essais se soldent par des échecs répétés si bien que l'on s'oriente vers d'autres sources et en particulier la « gazoline » ou essence de pétrole. Très inflammable elle présente certes des risques importants d'explosion, mais elle offre un très fort pouvoir éclairant et une relative facilité d'emploi. Une fois le principe de son utilisation admis, il devient facile de réaliser l'appareil d'éclairage d'autant plus que le type de brûleur adopté fonctionne déjà en Suède, en Finlande et en Grande-Bretagne. Le Dépôt s'adresse à la société londonienne Croter, détentrice du brevet, et passe commande d'un appareil complet, pour essai. Après de nombreuses améliorations, en particulier pour augmenter la période de combustion et la porter à plus de 150 jours consécutifs, ce système est expérimenté pour le feu de la tourelle du Lavardin, en face des ports de la Rochelle et de la Pallice, allumé en novembre 1888<sup>2</sup>, puis en décembre 1893 pour le feu de la tourelle des Chiens-Perrins au Nord de l'île d'Yeu ; ils fonctionnent, semble-t-il, d'une manière satisfaisante jusqu'en 1904. Mais le 12 juillet de cette année-là, les appareils sont démontés, remplacés en septembre par un dispositif fonctionnant au gaz d'huile<sup>3</sup> ; l'essence est définitivement abandonnée car jugée trop dangereuse après ces deux seules tentatives. Plus de quinze années d'expériences et d'essais n'ont toujours pas convaincu pleinement les ingénieurs qui, pourtant, fondaient de grands espoirs sur cette technique.

Il faut trouver un autre combustible et, poussé par les marins, le Service tente une nouvelle expérience dans les Côtes-du-Nord. À la suite d'une pétition des armateurs et capitaines de Paimpol, adressée au ministre des Travaux publics, les ingénieurs locaux entreprennent les démarches préalables à l'édification d'un signal sur le plateau de la Horaine, au large de l'actif port de pêche du département. Le feu prévu est de type automatique permanent à l'essence, alors en essai au Lavardin :

---

2. Rapport de la Commission des phares du 21 janvier 1888.

3. Avis aux navigateurs n° 1193, 1667, 1947 de l'année 1904.

Cet essai ne dure pas depuis assez longtemps pour que nous puissions [le] considérer comme devant être définitivement admis mais il présente néanmoins de grandes chances de succès<sup>4</sup>.

Le projet est approuvé par le ministère qui décide l'installation de ce feu automatique dès que les expériences en cours auraient prouvé que le système ne présente aucun défaut et peut être utilisé en toute sécurité. La tourelle est construite de 1894 à 1897 mais la lanterne reçoit un feu permanent alimenté à l'huile minérale et non à l'essence car, en raison du danger d'inflammabilité et d'explosion lors de la manipulation, cette source est abandonnée définitivement après les seules expériences tentées en Charente-Inférieure.



Une autre solution consiste à développer de nouveaux produits élaborés facilement pour un coût modique comme l'acétylène fabriqué sur la tourelle elle-même au moyen d'appareils automatiques chargés de carbure de calcium qui, en présence de l'eau, dégage le gaz nécessaire à l'éclairage de la lampe. Testée pour la première fois en France dans les Côtes-du-Nord pour le nouveau feu de l'île Harbour, allumé le 23 août 1891, et le premier feu de la Corne, allumé le 25 août 1892, cette méthode s'avère satisfaisante mais très onéreuse et surtout, en situation automatique, elle présente des risques trop élevés d'explosion si bien qu'elle ne connaît qu'un succès mesuré en France. Pourtant, en 1910, le service des Phares installe à Lézardrieux une usine à acétylène dissous qui permet de remplir des bouteilles transportées ensuite sur le phare. Les risques d'explosion sont alors considérablement réduits. Pour tirer parti du capital engagé dans cette construction expérimentale, il fallait transformer les feux automatiques du département. L'expérience s'avère désastreuse ; les feux connaissent de très nombreuses extinctions, si bien qu'elle est progressivement abandonnée dans les Côtes-du-Nord et quasiment inexistante dans les autres départements. On revient alors à l'huile minérale et on parvient à réaliser des mèches particulièrement résistantes après un « croûtage<sup>5</sup> » qui autorise la production et le maintien d'une flamme régulière pendant plusieurs semaines. Le feu de la tourelle des Morées, dans l'embouchure de la Loire, ainsi équipé et autonome brûle, lors des essais, plus de 150 jours et nuits consécutifs, prouvant la grande fiabilité du système. Dès lors on envisage sérieusement une double mesure :

– la conversion des feux les plus exposés établis sur les musoirs difficiles d'accès ou très éloignés des centres d'entretien ;

4. Archives phares et balises Lézardrieux, Saint-Brieuc, 3 janvier 1889, l'ingénieur en chef Thiébaud.

5. Il s'agit de renforcer la mèche pour interdire sa combustion.

– l’installation des nouveaux appareils sur les tourelles les plus importantes et jusqu’alors vierges de tout éclairage<sup>6</sup>.

Bien évidemment les gardiens alors en poste quittent ces affectations, généralement par suite de leur mise à la retraite. Ils sont remplacés par des auxiliaires ayant un service beaucoup moins astreignant mais rémunérés en conséquence, c’est-à-dire 6 fois moins qu’un agent classé.

Les feux des tourelles en mer connaissent aussi cette mutation technique mais dans ce cas de figure elle ne concerne pas le personnel classé puisque personne ne surveille en permanence ces édifices. Ainsi généralisé, le système des feux permanents permet d’éclairer des côtes qui ne pouvaient l’être précédemment, compte tenu des investissements financiers qui auraient été nécessaires dans des zones d’intérêt secondaire pour la navigation et néanmoins dangereux. Ainsi la tourelle de La Parquette construite de 1874 à 1880 dans le but de faciliter la route d’accès à la rade de Brest, ne reçoit à l’époque, faute de crédits suffisants, aucun moyen d’illumination et ne remplit donc que très imparfaitement son rôle. Elle est épuisée en 1898 et 1899 afin de permettre l’installation d’un feu permanent allumé pour la première fois le 10 novembre 1905.

## La réduction de la masse salariale

L’automatisation répond d’autre part à une volonté avérée du Service central de réduire les effectifs de gardiens qui représentent une masse salariale très importante. Le budget alloué stagne entre 1869 et 1902 alors que dans le même temps le nombre de postes de gardiens est doublé. S’il est rare que soit évoqué, dans les documents officiels de l’époque, cet argument économique, il est cependant indéniable<sup>7</sup>. Le 21 juin 1875, l’ingénieur en chef du Finistère, Victor Fenoux, en conclusion de son rapport annuel sur les crédits d’entretien des phares et balises de son département signale la part toujours plus importante des salaires qui ne permet pas d’envisager la réalisation de nouveaux projets sans augmentation de l’enveloppe budgétaire. Dans ce département, le plus doté en établissements (1/6 de l’ensemble national) et en gardiens, on constate que sur une somme annuelle de 77 490 francs il convient de soustraire 25 490 francs pour les salaires, 2 010 francs pour les vivres de mer, 3 796 francs pour le chauffage et 3 310 pour les transports par mer soit 45 % du budget total<sup>8</sup>.

6. Les premiers feux de môle ainsi équipés sont ceux du Palais, allumé le 11 octobre 1891 ; le brise-lames de St Vaast, le 13 novembre 1891 ; la jetée de Port-Tudy, le 3 janvier 1893 ; la jetée Sud du port de Brest, en juillet 1895 ; la jetée du Tourlandroux à La Turballe, le 15 septembre 1895...

7. Émile Allard dans son ouvrage *Phares et balises* (1883) insiste sur la part des salaires versés aux 469 gardiens et aux 110 marins des feux flottants dans le budget global : « ainsi les frais de toute nature relatifs au personnel s’élèvent à 639 100 francs c’est-à-dire à 51 % de la dépense totale ». La réduction de ces dépenses reste une impérieuse nécessité pour le directeur du service des Phares.

8. Archives personnelles fonds Fenoux, Conseil d’arrondissement, session de 1875, l’ingénieur ordinaire Fenoux, à Brest, 21 juin 1875.

À l'échelle nationale il en va de même et les 1 800 000 francs alloués chaque année – il n'y a aucune augmentation entre 1884 et 1902 – ne permettent pas d'envisager un accroissement des frais de fonctionnement. La réalisation d'importantes économies s'impose et elles sont obtenues en grande partie grâce à l'automatisation des appareils lumineux.

De cette façon et pour la première fois en France, le phare en mer du Haut-Banc-du-Nord, allumé en janvier 1857 et gardé depuis cette date par trois gardiens, connaît sa conversion en 1894, sous couvert d'amélioration de la situation inconfortable de résidence des gardiens et sans que soient évoquées les substantielles économies réalisées par le Service ; le feu automatique brille pour la première fois le 15 octobre 1894, inaugurant un vaste programme d'automatisation et de descente des gardiens toujours en cours de réalisation.

Les nouveaux feux, s'ils ne sont pas entièrement automatiques au sens strict du terme, ne demandent plus autant de soin et d'entretien. Il suffit bien souvent d'allumer l'appareil le soir, de vérifier le bon fonctionnement une ou deux fois au cours de la nuit et d'éteindre la flamme au petit matin. Pour de telles opérations la présence d'un gardien classé et formé ne s'impose pas, on peut se satisfaire d'un agent auxiliaire. D'ailleurs un article du règlement de 1853 le prévoit :

[L'administration pourra assurer] au moyen d'abonnements consentis en faveur de personnes qui ne seront pas classées parmi les agents des phares, le service des fanaux d'une importance secondaire auxquels elle jugera convenable d'appliquer cette mesure<sup>9</sup>.

Le règlement de 1860 confirme que le service des fanaux d'importance secondaire peut toujours être « confié à des personnes qui ne sont pas classées parmi les agents des phares » et ceci par abonnements<sup>10</sup>. Le nouveau règlement de 1889 précise le rôle et les attributions de cette catégorie de gardiens, les « abonataires » :

[Le service des feux d'importance secondaire peut] être confié par abonnement à des personnes qui ne sont pas classées parmi les gardiens de phares ; ces emplois peuvent être occupés par des femmes choisies de préférence, parmi les veuves des agents de l'Administration<sup>11</sup>.

Ils ne sont pas fonctionnaires, licenciables à merci, et touchent une rétribution très inférieure à celle des agents classés : entre 200 et 500 francs par an quand leurs collègues fonctionnaires gagnent à la même époque entre 575 francs pour un gardien de 6<sup>e</sup> classe – la plus basse – et 1 200 francs pour un maître de phare<sup>12</sup>. Cependant cette formule d'abon-

9. *Règlement des gardiens*, Paris, Imprimerie impériale, 1853, article 35.

10. *Règlement des gardiens*, Paris, 10 mai 1860, article 24.

11. *Règlement des gardiens*, Paris, Imprimerie nationale, 1889, p. 12, article 23.

12. Décret du 11 juin 1888.

nement reconduit chaque année s'avère trop lourde à mettre en place, d'autant plus que les petits feux, en partie automatisés, se multiplient sur les côtes de France. Le règlement est modifié en 1894 pour faciliter les nominations de ces auxiliaires. Il s'agit à présent de personnel « hors-classe » :

Le personnel permanent des phares et balises comprend des gardiens hors-classe [...] ces agents, hommes ou femmes, attachés à des établissements de peu d'importance dont le service complet comporte une rémunération moindre que le traitement des gardiens de 6<sup>e</sup> classe<sup>13</sup>.

Encore faut-il trouver des auxiliaires de confiance. Dans bien des cas l'administration fait appel à des marins militaires en retraite dans la mesure où ces derniers disposent déjà d'une pension pour compléter le salaire dérisoire octroyé. Les anciens guetteurs sémaphoriques ou les douaniers retraités sont également appréciés des ingénieurs en chef qui se chargent seuls des nominations sans en référer au directeur du Service à Paris.

Ainsi lors de l'allumage de la tourelle du môle de Camaret en août 1883 on fait appel à Pierre Férec, guetteur pendant 22 ans, qui prend ses fonctions d'auxiliaire à 56 ans. Il est lui-même remplacé par un ancien guetteur (28 ans de service) qui prend ses fonctions à 61 ans et ne les abandonne qu'en 1909 à 79 ans !

En 1915 les feux de Port-Louis sont transformés et l'on appelle Joseph Carradec pour les surveiller. Il a 53 ans et dispose d'une coquette pension puisqu'il a servi 25 ans dans la marine militaire. Il exerce aussi la fonction de surveillant des ports de Port-Louis, de Locmalo, de Lohic et de Ban-grâves. Il quitte le service à 68 ans.

Plus surprenant à l'Île de Houat c'est le curé qui se charge du service du feu d'Er Bec ; ainsi l'abbé Jégo est nommé gardien hors-classe en 1928. L'abbé Louis-Marie Le Cam le remplace au même poste en juillet 1933 jusqu'à son départ sur le continent en décembre 1937 ; il est remplacé par son successeur à la cure, l'abbé Valéry Lorec qui conserve cette fonction jusqu'au 1er septembre 1945. Cette forme de responsabilité rappelle la longue histoire particulière de l'île qui, au XIX<sup>e</sup> siècle, vécut sous la conduite d'une charte accordée en 1822 selon laquelle les curés nommés assuraient le gouvernement de leur minuscule république théocratique<sup>14</sup>.

En général, le service des Phares charge de cette besogne le personnel dont l'administration des Travaux publics dispose déjà dans les ports : elle recrute des gardiens auxiliaires dans le corps des cantonniers ou des maîtres de port des catégories inférieures, mais aussi chez les gardiens retraités. Ainsi le feu de Rosmeur à Douarnenez est-il confié au cantonnier du port,

13. *Règlement des agents des Phares et balises*, Paris, Imprimerie nationale, 1894, p. 7, article 8.

14. LE CAM (Abbé), *Au pays des îles en avant des côtes de Bretagne*, Vannes, Imprimerie Galle, 1932 et GASTON-MATHÉ (Catherine), *Houat, la mémoire de l'île*, Spezet, Nature et Bretagne, 1995.

Allain Le Belec, qui assure l'allumage du fanal de juin 1881 à décembre 1904, date de sa mise à la retraite.

L'établissement des feux permanents qui n'exigent pas de surveillance particulière accélère cette mutation. Il devient de plus en plus « rentable » pour le service des phares d'équiper les établissements secondaires au moyen d'appareils automatiques comme le souligne l'ingénieur en chef de la Manche aux ingénieurs des arrondissements maritimes :

Je vous prie d'examiner quels sont les feux de votre service dont on pourrait décider en principe la transformation en feux permanents non gardés.

L'ingénieur de Brest, répondant aux demandes parisiennes, écrit :

J'ai réalisé dans mon arrondissement toutes les suppressions de postes envisagées par le service central<sup>15</sup>.

Cette transformation suppose qu'il s'agit de feux de faible intensité faciles à observer, d'entretien et de ravitaillement rapide en cas d'extinction accidentelle<sup>16</sup>. De cette façon, si les dépenses de personnel s'accroissent dans le Finistère jusqu'en 1900 pour atteindre 78 120 francs, elles chutent ensuite régulièrement : 68 391 francs en 1902, 67 738 francs en 1903... Parallèlement, le nombre des gardiens classés suit la même courbe pour atteindre 74 postes classés en octobre 1887, et seulement 71 en octobre 1894 dont 4 gardiens auxiliaires. Au niveau national l'évolution des chiffres est similaire puisqu'on atteint le maximum en 1896 environ avec 580 gardiens. Par la suite ce chiffre ne cesse de chuter lentement mais inéluctablement : ce sont de trois à cinq agents classés par an qui sont supprimés.

En 1931, le directeur du service des Phares insiste encore et toujours sur l'ampleur des économies à réaliser pour s'adapter à des budgets restreints. Les efforts ont plus particulièrement porté sur les salaires surtout depuis 1900 :

Nous avons un peu moins de gardiens au total qu'en 1900 (546 contre 560) pour un nombre de feux [sur supports fixes] qui s'est accru de 13%. Mais l'économie réelle est plus forte encore, parce qu'un beaucoup plus grand nombre d'agents ont cessé d'être classés ; les gardiens auxiliaires représentent les 2/5 de l'effectif (221) au lieu de 1/6 (95 en 1900) et ils sont payés en moyenne 6 à 7 fois moins que les gardiens titulaires<sup>17</sup>.

•

Il convient aussi de citer l'emploi dorénavant systématique de femmes comme gardiennes de certains phares ; ou ces femmes, choisies de préfé-

15. Archives DDE Quimper, suppressions de postes, Brest, 2 décembre 1906, l'ingénieur Vicaire.

16. Archives phares et balises Granville, Cherbourg, 14 juin 1902, l'ingénieur en chef Robert.

17. DE ROUVILLE (Gervais), « L'Éclairage et le balisage des côtes », dans *APC*, 1931-1, p. 259.

rence parmi les veuves des anciens gardiens titulaires, assurent le service à elles seules, ou elles sont associées à leur mari et le couple suffit pour assurer un service jusqu'alors confié à deux ou trois gardiens masculins, toujours mieux rémunérés<sup>18</sup>.

La première femme dans le Finistère, et sans doute en France, à occuper ces fonctions d'auxiliaire féminine solitaire est Marie-Perrine Messenger, veuve de Joachim Messenger mort au phare de Pontusval en février 1889 : son épouse, qui connaît parfaitement le fonctionnement de l'appareil, le remplace immédiatement. En 1909, âgée de 75 ans, la veuve épuisée laisse le poste à Joséphine Marie Perrot qui n'est autre que sa fille, mariée elle aussi à un gardien, Joseph Perrot. D'ailleurs quelques années plus tard madame Perrot suivra son mari au phare de Kermorvan.

C'est sous cette forme de couple que l'on rencontre le plus souvent les auxiliaires féminines ; comme ce fut le cas sans doute pour la première fois dans l'histoire du Service au phare de Lost-Pic dans les Côtes-du-Nord, allumé en août 1894. La préoccupation majeure de l'administration s'affirme dès lors comme une volonté de réduire les frais de personnel par tous les moyens. Lors de la rédaction du projet de construction de ce dernier phare, aux abords de Paimpol, l'ingénieur de l'arrondissement achève son rapport en évoquant la question du personnel nécessaire au fonctionnement du feu :

[Conformément aux] conseils donnés par Monsieur Bourdelles, adjoint à l'Inspection des Phares et balises, pendant sa tournée de 1889, nous étudions le moyen de diminuer le personnel de certains phares en mer et le remplacement des gardiens de certains phares à terre par des abonataires moins payés et ne versant pas à la caisse des retraites<sup>19</sup>.

Pour le phare de l'Île-aux-Moines aux Sept-Îles, au large de Ploumanac'h, le problème est identique et en 1893 on construit une nouvelle maison sur l'île pour accueillir une famille. Le mari et sa femme s'occupent dorénavant du feu et non plus trois gardiens classés comme auparavant. L'économie réalisée est plus que substantielle.

Dans le département du Pas-de-Calais, le problème se pose en 1895 de conserver les trois gardiens au phare de Walde, construit pour signaler la

18. RIBIÈRE, « Les Progrès les plus récents dans l'éclairage des côtes », dans *APC*, 1901-4, p. 11. Il ne faut pas oublier que les femmes n'ont été que très tardivement autorisées à postuler dans l'Administration centrale en France. Il faut attendre 1885 pour qu'elles puissent se présenter à un concours national, celui de sténo-dactylographes dans les ministères.

19. Archives phares et balises Lézardrieux, Saint-Brieuc, 10 novembre 1890, l'ingénieur ordinaire Guillemoto. Dans ce même rapport, l'ingénieur évoque aussi le problème du feu de l'île Harbour en face de Saint-Quay : « le feu fixe de 5<sup>e</sup> ordre de l'île Harbour ne présente qu'un intérêt secondaire pour la navigation depuis surtout l'allumage des feux de Portrieux et du Grand-Léjon. Cependant, à raison de sa situation isolée en mer il nécessite des dépenses élevées pour son entretien qui est confié à trois gardiens. Ces dépenses paraissent hors de proportion avec les services rendus ». Il n'y aura pas de demi-mesure : les 3 gardiens sont débarqués et le feu complètement automatisé en août 1891.

partie la plus avancée de la plage comprise entre Calais et Gravelines, simple feu d'avertissement ne servant ni pour l'atterrissage ni pour indiquer une route. Dans un premier temps il est prévu de conserver un couple d'agents mais on admet très vite qu'il est plus intéressant d'automatiser ce feu :

Il semble que ce phare qui a exigé jusqu'ici un personnel de 3 gardiens peu en rapport avec son utilité soit un de ceux dont la destination comporte le mieux la simplification de service résultant de l'application des feux permanents à l'huile minérale<sup>20</sup>.

Le 30 juin 1897 le nouveau feu automatique brille au sommet du phare et les trois gardiens sont affectés à d'autres postes.

Au phare des Moutons, aux Glénan, le chef gardien Donnart venait d'être admis, en février 1895, à faire valoir ses droits à la retraite et, pour le remplacer, l'ingénieur en chef propose de nommer sur l'île Henri Noël Colin et sa femme.

Dans ces circonstances nous avons pensé qu'il serait peut être possible de réduire l'importance du personnel sans compromettre le service de l'éclairage [...]. En remplaçant l'un des gardiens par un abonnataire payé 360 francs par an, on réaliserait une économie annuelle de 440 francs. Cette combinaison a été employée avec succès dans quelques phares en mer. Nous l'avons vu fonctionner à Lost-Pic près de Paimpol<sup>21</sup>.

Le poste de second gardien est donc supprimé en 1895<sup>22</sup>. À cette date est nommée gardienne hors-classe la femme de Colin, Marie-Catherine née Goyat, dont le neveu, Jean-Louis, alors gardien à Ekmühl, lui vient en aide. Usée par le travail, elle doit quitter l'île pour recevoir des soins à terre. Sa fille, Joséphine, la remplace alors. En 1900 cette dernière démissionne, remplacée par une dame Jeanne-Marie Larsonneur qui n'est autre que la seconde fille d'Henri et Marie Colin!

Au phare de l'île Wrac'h le gardien Yves Kerros est nommé en juin 1896 ; sa femme l'accompagne et donne d'ailleurs naissance à un fils au phare le 14 avril 1908<sup>23</sup>. En 1902 le nouveau feu de la Vierge est allumé et le gardien Kerros y obtient un poste tandis que sa femme continue d'assurer seule, et efficacement, le service du phare de l'île Wrac'h. Mais ne s'agit-il pas d'un juste retour des choses dans cette Bretagne « où la véritable autorité c'étaient les femmes qui l'exerçaient non les hommes et leurs coups de gueule »<sup>24</sup>.

---

20. Archives nationales, F14 19881, Walde, Paris, 27 décembre 1895, l'ingénieur en chef Ribière.

21. Archives DDE Quimper, Suppressions de postes, Quimper, 16 février 1895, l'ingénieur ordinaire Duperrier.

22. Arrêté ministériel du 10 avril 1895.

23. Renseignements fournis par Marcel Kerros, petit-fils du couple de gardiens, Saint-Herblain, 3 janvier 2000.

24. QUEFFELEC (Henri), *Le Phare*, Paris, Presses de la cité, 1975, p. 351.

Un fait divers vient confirmer quelques années plus tard que le service des femmes ne souffre d'aucune comparaison désobligeante. Sur l'île de Belle-Île, le couple Matelot assure la veille du feu de Kerdonis. Le 18 avril 1911 le mari, Alexandre-Désiré, meurt dans la soirée avant de prendre son service. Il est impossible à sa femme de prévenir quiconque si bien qu'elle monte à la lanterne allumer le feu et le veiller. Pour comble de malchance, le système de rotation est défectueux : il faut tourner l'optique à la main. Aidée par ses enfants, Marie et Charles, âgés respectivement de 14 et 13 ans, la courageuse veuve parvient à maintenir les 5 éclats rouges toutes les 25 secondes, parfaitement visibles sur l'horizon. Par la suite et pour les services rendus, elle obtient un poste de gardienne auxiliaire au fanal de Kernével, à côté de Lorient.

•

Mais le Service cherche toujours les moyens de réduire encore les charges salariales. Sans équivoque, la lettre du 29 novembre 1901 rédigée par le directeur Quinette de Rochemont rappelle les charges croissantes du service des Phares et l'impossibilité d'obtenir les augmentations correspondantes des crédits d'entretien auprès du ministère des Finances. En conséquence il demande aux ingénieurs en chef de « réaliser toutes les économies compatibles avec la bonne marche du service ». Le 4 février 1902, ce même directeur adresse un courrier à l'ingénieur du Finistère à l'occasion du départ en retraite du quatrième gardien d'Armen :

Je vous signale [...] la possibilité de supprimer un des 4 emplois de gardien existant actuellement à Armen. Le départ de Cazes constituera une occasion qu'il ne faut pas laisser passer.

Le 4 décembre 1904, le directeur félicite l'ingénieur en chef du Finistère après avoir « examiné les états du Personnel [...] et constaté que toutes les économies actuellement possibles ont été réalisées » et l'encourage à poursuivre dans cette voie<sup>25</sup>.

Ainsi entre 1900 et 1905 on supprime le troisième poste de gardien dans les phares du Stiff, de Saint-Mathieu, de Batz et du Portzic.

C'est déjà ainsi que, dix ans auparavant, le troisième gardien du phare de Fréhel avait lui aussi disparu :

Le service sera provisoirement assuré au phare par deux gardiens seulement au lieu de trois. M. l'Ingénieur en chef me fera connaître après une expérience de quelques mois si ce personnel est suffisant et si le poste laissé vacant peut être définitivement supprimé<sup>26</sup>.

---

25. Archives DDE Quimper, Suppressions de postes.

26. Archives départementales des Côtes d'Armor, 11S3, Personnels, Paris, 14 janvier 1891, le chef de cabinet Sébillot.

Ce procédé dès lors se généralise ; on attend la mise à la retraite ou la mutation d'un gardien pour supprimer son poste ou le remplacer par des auxiliaires, généralement l'épouse du gardien déjà en poste au phare, parfaitement au courant de la conduite du feu et prête à accepter un dédommagement très faible. De nombreux cas peuvent être rapportés : une décision ministérielle du 18 septembre 1890, approuve le remplacement du gardien parti en retraite par un abonnataire au phare de Saint-Antoine situé à l'entrée de la rivière de Tréguier.

On remplace en 1904 le gardien Ramet, « qui est très fatigué ».

Cet agent devra nécessairement être mis à la retraite dès qu'il y aura droit, c'est-à-dire au mois de mars prochain et il aura alors près de 70 ans.

En présence d'une telle opportunité et en considération du peu d'importance du feu de Camiers, dans le Pas-de-Calais, l'ingénieur local estime qu'il convient de substituer à l'installation en place un feu permanent à l'huile minérale sans gardien :

Cette substitution procurerait de notables économies et il n'y a aucune crainte à avoir sur le bon fonctionnement d'un tel feu, établi dans d'excellentes conditions à proximité du bureau de la subdivision d'Étaples<sup>27</sup>.

Pour assurer la surveillance du feu automatique il est prévu de faire appel au cantonnier-chef faisant aussi fonction de garde de navigation à Étaples.

On remplace le gardien le Bras chargé des feux du port de Roscoff car il paraît excessif de confier à un gardien de première classe ce service « qui est très peu chargé » :

Il conviendra sans doute, lors de la retraite de Le Bras, de donner sa succession à un gardien hors classe dont le salaire pourra être assez faible<sup>28</sup>.

Le 29 janvier, il est proposé au gardien de cesser ses activités et un arrêté du 7 mai 1906 l'admet à faire valoir ses droits à la retraite. On lui propose alors de reprendre ce même poste mais comme gardien hors classe, à 68 ans ! L'administration présente de plus cette mesure comme un geste à l'égard d'un agent qui connaît un passage difficile en tant que chargé de famille :

D'abord sa femme, aussi âgée que lui ; la fille de son fils, décédé, âgée de 11 ans ; et enfin sa fille mariée depuis peu et abandonnée de son mari [...]. Sans autre ressource que la retraite la famille Le Bras va se trouver dans un état voisin de la misère<sup>29</sup>.

---

27. Archives phares et balises Boulogne, Étaples, 3 mai 1904, le conducteur (illisible).

28. Archives DDE Quimper, Personnel, Paris, 4 décembre 1903, le directeur Quinette de Rochemont à l'ingénieur en chef du Finistère Willotte. Le directeur signalait d'autre part que diverses mesures analogues semblaient possibles dans l'arrondissement de Quimper, en particulier « les feux de l'île Tristan, de Loctudy et de Beg-ar-Vechen qui pourraient être confiés à des gardiens hors-classe, hommes ou femmes, lorsque les circonstances le permettront », c'est-à-dire à l'occasion du départ à la retraite des gardiens titulaires.

29. Archives DDE Quimper, Personnel, Morlaix, 22 janvier 1906.

Payé quatre fois moins qu'un agent classé mais un peu plus qu'un retraité, le gardien accepte quand même le poste mais pour peu de temps puisqu'il décède en juillet 1908.

On supprime le quatrième poste de gardien au phare du Four d'Argenton. Le gardien-chef Menou avait obtenu sa mutation pour le phare de la Vieille et l'on profite de ce départ pour réduire le personnel et conserver seulement trois agents : Joseph Brézel, son frère Jean Brézel et Pierre Kersaudy :

Cet effectif est suffisant, tant que le signal sonore de brume n'aura pas été mis en service<sup>30</sup>.

La direction parisienne accepte bien évidemment cette réduction tout en précisant d'ailleurs que plusieurs phares en mer munis de signaux sonores fonctionnent déjà normalement avec seulement trois gardiens comme les phares de La Banche en Loire-Atlantique ou de La Pierre-de-Herpin en face de Cancale :

Il semble dans ces conditions que la réinstallation du signal sonore du Four ne doive pas entraîner le rétablissement du 4<sup>e</sup> gardien, jadis jugé nécessaire pour le service de la trompette à vapeur<sup>31</sup>.

L'arrêté ministériel du 7 août 1909 entérine de manière définitive cette réduction de personnel.

Au fil des années les motifs économiques des réductions de personnel apparaissent de plus en plus clairement. Le 13 janvier 1906 le directeur adresse aux seuls ingénieurs en chef des départements maritimes une note qui débute par ces mots :

Comme suite à ma lettre de ce jour relative aux économies de personnel à réaliser dans les départements...

... note dans laquelle il demande de définir les besoins réels en gardiens et d'envisager toutes les mesures pour en réduire le nombre. Il insiste notamment sur l'installation de feux permanents en lieu et place des feux à l'huile minérale<sup>32</sup> bien que tous les utilisateurs, marins de l'État, du commerce ou de la pêche, ne cessent de protester contre une telle pratique. Déjà en 1900 on réclame le maintien des agents dans les établissements isolés. Les principaux arguments avancés pour conserver les gardiens à leur poste relèvent de deux priorités : l'aide éventuelle qu'ils peuvent apporter aux marins en difficulté et l'assurance de toujours trouver un feu allumé. Pourtant la note du 29 avril 1920 est encore plus explicite puisque le directeur demande « de restreindre les dépenses jusqu'à l'extrême limite ».

---

30. Archives DDE Quimper, Personnel, Morlaix, 22 janvier 1906, l'ingénieur ordinaire Léger.

31. Archives DDE Quimper, Personnel, Paris, 2 août 1909, le directeur Ribière.

32. Archives DDE Quimper, Suppression de postes.

Pour les constructions neuves, le problème du personnel est lui aussi toujours évoqué lors des réunions de la Commission des phares. Dans toutes les situations envisagées la préférence va systématiquement aux projets d'érection de tourelles à feux automatiques pour se dispenser de la présence humaine.

Ainsi lors de la construction du phare des Birvideaux, entre les îles de Groix et de Belle-Île, on se demande quelle type de structure envisager pour couronner le massif de maçonnerie alors construit. L'ingénieur local présente trois avant-projets dont deux prévoient la construction d'une tour habitée. La réponse du directeur est claire :

La région des Birvideaux ne présente pas une importance nautique de premier ordre qui justifie les frais considérables d'un feu gardé. Les feux permanents assurent maintenant partout ailleurs un éclairage suffisant en intensité. On compte nombre d'anciens feux gardés à la mer dont on a supprimé le personnel ; on n'éprouve jusqu'à présent aucun regret à l'égard des impossibilités d'une transformation inverse<sup>33</sup>.

En conséquence, le feu automatique des Birvideaux est allumé le 25 septembre 1934.

Parfois cependant cette réduction du personnel s'avère dangereuse : lors de l'allumage du nouveau phare de la Jument d'Ouessant, le 15 octobre 1911, le Service a prévu d'y affecter trois gardiens<sup>34</sup>, comme cela se pratique pour les autres établissements en mer. Mais très vite on s'aperçoit que c'est une erreur :

En raison des difficultés particulières tenant à l'importance exceptionnelle des appareils qui entraîne un service d'entretien plus chargé, dû à la position très exposée du phare, en raison aussi des périls de la vie à bord [les ingénieurs reconnaissent que] le service de la Jument ne peut être convenablement assuré avec deux gardiens seulement présents au phare. Nous croyons par suite devoir demander l'application à la Jument, qui présente des difficultés au moins aussi grandes, du même service de relève qu'au phare d'Armen dont le nombre a été fixé à 4 par décision ministérielle du 28 juillet 1881. Trois de ces gardiens sont présents au phare et le quatrième est à terre. Nous proposons en conséquence la création d'un quatrième gardien au phare de la Jument<sup>35</sup>.

Le poste supplémentaire est obtenu sans problème, mais ce revirement exceptionnel de situation reste unique dans les annales du service des Phares.

Enfin il ne faut pas non plus accabler l'administration des Travaux publics et ne voir qu'un souci d'économies dans cette vaste opération de transformation des phares gardés, il est clair aussi que souvent la décision

---

33. Archives phares et balises Lorient, Birvideaux, Paris, 16 août 1922, le directeur Babin.

34. Arrêté ministériel du 23 août 1911 qui créait alors dans le département du Finistère 3 emplois de gardiens de phares pour assurer par roulement le service du phare en mer de La Jument.

35. Archives DDE Quimper, Personnel, Quimper, 20 mars 1912, l'ingénieur en chef Pigeaud.

d'abandonner des tours en mer relève de préoccupations humanitaires. Il ne faut pas se leurrer, très tôt et déjà bien avant la guerre de 1914, les gardiens n'envisagent jamais de gaîté de cœur leur installation dans ces « enfers » où la vie est réellement difficile :

Le séjour au fanal de la Teignouse est tellement triste qu'il serait difficile de trouver quelqu'un qui voulût accepter cette position sans un salaire amélioré...<sup>36</sup>.

Passage obligé, les gardiens savent qu'ils doivent y rester au moins une décennie avant d'espérer un retour à terre dans un phare plus accueillant. Dans l'intérêt du service, il est nécessaire d'utiliser toutes les vacances d'emploi à terre pour ramener sur le continent le gardien comptant le séjour le plus long dans un phare en mer.

C'est le seul moyen de ne pas prolonger indûment, au détriment de leur santé et par suite du bon fonctionnement de l'éclairage, le séjour des gardiens dans les phares en mer, où, en raison de la répartition des emplois, ils doivent passer en moyenne plus de la moitié de leur carrière active<sup>37</sup>.

La Direction parisienne admet les difficultés de la vie en mer et tente avec les moyens dont elle dispose de fixer les agents débutants dans les phares en mer en évitant, par exemple, d'offrir des postes à terre à de nouveaux candidats, même chaudement recommandés. Le parcours des agents est parfaitement balisé : les « enfers » pour les débutants qui obtiennent ensuite un « purgatoire » après une dizaine d'années en mer puis enfin un « paradis » pour achever leur carrière.



Pourtant les démissions nombreuses et rapides des jeunes demandeurs pour les phares de la Vieille, d'Armen, de La Jument ou de Kéréon dans le Finistère, des Grands Cardinaux dans le Morbihan, des Roches-Douvres dans les Côtes-du-Nord... ne laissent planer aucun doute sur les difficultés de conserver des gardiens en pleine force de l'âge en ces lieux si éprouvants. Les phares en mer ne sont jamais appréciés que par une minorité dans la profession. La vie sur ces cailloux désolés n'offre qu'un intérêt limité :

Leur existence est la même partout, plus ou moins agréable selon les stations [...] assurément très monotone et ennuyeuse<sup>38</sup>.

---

36. Archives départementales du Morbihan, S280, Personnels, Lorient, 10 janvier 1855, l'ingénieur Noyon.

37. Archives départementales du Morbihan, S280, Personnels, Brest, 30 octobre 1915, l'ingénieur ordinaire de Montigny.

38. RENARD (Léon), *Les Phares*, Saint-Malo, L'Ancre de marine, 1990, édition originale 1880, p. 282.

Pour être plus précis, « un métier de chien » comme nous l'assurait l'ancien ingénieur TPE des phares et balises de Brest, monsieur Simon, qui connaissait particulièrement bien ce sujet. Les témoignages sont unanimes : la vie est difficile en mer et pratiquement tous les gardiens concernés demandent leur mutation.

En 1886 le gardien Carval se plaint auprès de son ingénieur car il compte « déjà 8 ans de service dans les phares en mer et désire avec insistance être casé dans un phare à terre ».

En 1887, le gardien Coquet du Tévennec rappelle au conducteur Probesteau qu'il est en poste depuis 7 ans sur cet îlot désolé dont il souhaite s'éloigner le plus rapidement possible.

La même année le gardien Le Noret en poste à Armen apprend qu'un agent du phare de Batz doit partir à la retraite et il demande cette affectation. L'ingénieur de Miniac prévenu de la situation accepte car il considère le candidat comme « très usé par son séjour dans les phares en mer ».

Hilarion Le Noret, frère du précédent se plaint dans les mêmes termes : « au 1er juillet [1891] il y aura 8 ans que je me trouve gardien exilé au phare des Pierres-Noires et j'attends toujours un poste à terre ».

Même en leur offrant une classe d'avance lors de leur nomination, les ingénieurs ne se leurent pas sur les difficultés de conserver les gardiens. Les jeunes agents sont presque toujours affectés dans les établissements les plus difficiles :

...le service [y] est le plus pénible et la classe de début ne paraît pas devoir être descendue au-dessous de la quatrième pour espérer les garder. Les gardiens ne débiteront pas dans mon arrondissement dans une classe inférieure<sup>39</sup>.

De même dans les Côtes-du-Nord les sixième et cinquième classes sont abandonnées en 1887. Tous les nouveaux gardiens sont recrutés à la quatrième classe et disposent d'une indemnité forfaitaire de logement de 100 francs :

Il nous semble que pour cette somme [900 francs] nous pouvons attirer plus facilement les candidats et nous montrer plus exigeants dans nos choix<sup>40</sup>.

Le plus célèbre de ces phares en mer, celui d'Armen, situé à l'extrémité occidentale de la chaussée de Sein, reste complètement isolé pendant une grande partie de l'hiver :

Les pêcheurs ne peuvent fréquenter ces parages que rarement, par suite les gardiens n'ont que de très rares distractions en plus de leur service. Par

---

39. Archives DDE Quimper, Personnel, Brest, 6 mars 1896, l'ingénieur ordinaire Pigeaud.

40. Archives départementales des Côtes d'Armor, 11S3-5, Saint-Brieuc, 15 décembre 1887, l'ingénieur en chef Thiébaud.

suite de la position de ce phare, au milieu de forts courants et de la grosse mer, les gardiens sont astreints à y séjourner, non seulement 30 jours consécutifs, mais assez souvent plusieurs d'entre eux y passent des périodes atteignant 70 jours<sup>41</sup>.

Si les gardiens ne jouissent pas d'une excellente santé et d'un peu d'entraînement à de longs séjours en mer, pour avoir navigué auparavant, ils risquent de se laisser rapidement gagner par la « nostalgie ». Et notre ingénieur ajoute quelques recommandations pour éviter cette « maladie » :

[Elle] pourrait amener des dissensions entre les gardiens et compromettre le service, nous faisons le possible pour ne présenter comme candidat pour ce phare que des marins ayant déjà navigué au large et des jeunes gens jouissant d'une forte santé et d'un caractère gai.

L'administration connaît quand même les pires difficultés de recrutement et se doit de réagir face à l'abandon pur et simple de poste par les jeunes recrues, l'un des moyens les plus simples imaginés par les agents pour quitter ces enfers.

### **La légende du Tévenec**

L'exemple le plus marquant de cette volonté d'améliorer le sort des agents concerne le phare de Tévenec, situé au large de la pointe du Raz. Le passage entre la pointe du Raz et l'île de Sein présente de nombreuses difficultés. Depuis 1839 seuls brillaient de part et d'autre du couloir un fanal sur le cap et, de l'autre côté, le grand phare de Sein, ce qui rendait toute navigation de nuit imprécise, voire quasiment impossible. Le préfet maritime au nom des commandants militaires, des maîtres au cabotage et à la pêche, demandent avec insistance une amélioration des conditions du passage pour éviter de perdre une à deux journées de mer en contournant la chaussée. Convaincue de la justesse de ces propos la Commission des phares abonde en ce sens et préconise la construction d'un phare sur l'îlot de Gorlé-Bella, ou de la Vieille, en avant de la pointe. Les premières tentatives de descente sur le rocher par les ingénieurs de Brest s'avèrent désastreuses et on comprend très tôt que l'édification d'une tour en ce lieu demandera beaucoup de temps, d'argent et de bonne volonté. Dans une première phase, il est donc décidé d'interrompre provisoirement les projets en cours<sup>42</sup>.

---

41. Archives DDE Quimper, Personnel, Le Conquet, 1<sup>er</sup> mai 1921, l'ingénieur Coÿne.

42. Commission des phares, Paris, 1<sup>er</sup> juin 1872, l'ingénieur en chef du Finistère Planchat : « Aujourd'hui la construction du phare de la Vieille est ajourné à un avenir plus ou moins éloigné et les difficultés mieux connues de l'accostage peuvent même faire prévoir un abandon du projet... ». Le 14 janvier 1873, la Commission suit ce conseil car « les difficultés exceptionnelles que présente cet ouvrage obligent à ajourner l'exécution surtout en présence des travaux analogues entrepris sur la roche d'Armen ».

Le chantier mythique d'Armen avait quant à lui déjà débuté en mai 1867 avec quelques exigences :

[Il faut] qu'un autre chantier soit ouvert dans les parages où nous puissions prendre des ouvriers pour les envoyer sur l'écueil dans les rares circonstances où la mer permettra d'accoster<sup>43</sup>.

On décide donc d'établir un fanal sur l'îlot de Tevennec à quelques encablures de la Vieille. Le directeur Reynaud, persuadé que l'endroit est d'un accès facile et d'un séjour agréable, préfère le choix de la maison-phare telle qu'elle était déjà bâtie en de nombreux points du littoral. La construction, bien plus difficile que prévue, s'étale sur cinq ans entre 1869 et 1874. Le feu est allumé pour la première fois le 15 mars 1875 et, pour le servir, on met un seul gardien, chargé de son maintien et de son entretien : comme il s'agit d'un fanal du quatrième ordre, on obéit de la sorte au manuel qui ne prévoit pas un personnel plus nombreux pour cette classe de feu. On oublie simplement que ce phare est situé en pleine mer et que le gardien ne peut à aucun moment descendre à terre. L'administration reconnaît ces inconvénients et, en conséquence, octroie au gardien deux ou trois périodes de congés annuels de dix jours pour regagner sa maison et sa famille avant de repartir en mer pour un semestre entier sans aucune possibilité de quitter son caillou.

Né à l'île de Sein, Henri Porsmoguer, est le premier agent nommé au titre de gardien de troisième classe en septembre 1874 : on note que la sixième ou la cinquième classe généralement attribuée aux agents débutants est délibérément abandonnée. L'administration des Ponts et Chaussées admet implicitement que le poste présente de grandes difficultés sinon pourquoi offrir deux classes d'avancement au postulant ? Porsmoguer accepte sans doute aussi parce qu'il a participé depuis le début aux chantiers de construction d'Armen et de Tevennec et que poser son sac dans une maison de l'administration représente certainement une amélioration de ses conditions de vie ; mais en août 1875 il envoie déjà sa demande de démission.

Il est remplacé par un autre Sénan, Hervé-Marie Guilcher qui ne supporte la solitude du lieu que quatre mois et demi : le 17 décembre 1875 il descend du phare après l'acceptation de sa démission.

Ce jour-là arrive Jean-Marie Rohou né à Plogoff, mais le service toujours aussi contraignant pousse ce dernier à évoquer son prochain départ dès les premiers jours d'avril 1876.

L'ingénieur en chef du Finistère ne peut ignorer la situation catastrophique de ses agents plus longtemps et demande instamment à sa direction de créer un second poste de gardien pour le fanal de Tevennec ; de

---

43. Archives départementales du Finistère, 4S1298, Tevennec, Paris, 24 novembre 1868, le directeur Reynaud.

cette manière les remplacements ne posent plus aucun problème et les descentes à terre dans leurs familles respectives deviennent beaucoup plus fréquentes. La décision ministérielle du 11 juillet 1876 porte création de ce second poste tant attendu et le gardien supplémentaire Guillaume Guézennec, de Cléden, est nommé le 1<sup>er</sup> août 1876 gardien de quatrième classe à Tevennec.

Les choses reprennent leur cours normal pour quelques temps et les gardiens retrouvent une place ordinaire dans la hiérarchie puisqu'ils perdent leur troisième classe. Mais même en duo, même avec des permissions plus nombreuses, la vie n'est pas plus facile et les agents en poste réclament tous leur départ vers des phares plus accueillants, en fait vers tous les autres phares pourvu qu'ils puissent quitter Le Tevennec.

Rohou reste quatre ans, Guézennec résiste trois ans, remplacé ensuite par Allain Menou (11 mois), puis Goulven Le Goff (9 mois et démissionnaire), François Guillou (13 mois et démissionnaire), Jean Alanou (24 mois), Clet Marzin (16 mois), Clet Donnart (30 mois), Alexis Kerliviou (4 mois), René Clôtre (1 mois), Jules-Marie Vénéec (19 mois)... et enfin Corentin Coquet, né à Plogoff, marié et père de quatre enfants, qui vécut sur l'îlot quinze ans, de février 1881 à août 1896, sans pourtant s'y trouver particulièrement bien puisqu'il réclame au moins à quatre reprises son départ !

Après 1898, l'administration tente d'y faire vivre des couples mariés et le ménage Milliner est le premier à s'installer en janvier 1898. Les Quéméré suivent en 1900, puis les Quéré en juillet 1905 et enfin les Ropart en août 1907. En 1910, sans doute lassé de tant de mouvements, le service des Phares équipe le phare d'un feu automatique.

•

Dix-neuf gardiens et quatre gardiennes, sans compter les auxiliaires et les remplaçants, en trente-cinq ans ; aucun établissement de quatrième ordre en France, depuis la création du service des Phares, n'avait connu une telle succession d'agents. La légende doucement s'installe et le fanal du Tevennec s'ajoute dorénavant à la longue liste établie en Basse-Bretagne des lieux maudits. Dès 1891, Le Carguet, dans ses *Légendes et superstitions du Cap-Sizun*, évoque le sinistre lieu :

Le jour, pendant la construction, au dessus des travailleurs tournoyaient les oiseaux, surpris d'y voir des êtres vivants, eux-mêmes qui ne pouvaient s'y poser, à cause des morts ! Par leurs cris : « Kers-kuit, Va-t'en, ils semblaient prévenir les travailleurs des dangers qui les menaçaient. La nuit, c'étaient des bruits de gens qui se querellaient, se battaient ; on aurait dit tout bouleversé ; le couvercle de la citerne, surtout, déjeté de côté et d'autre. Des vieillards parcouraient la roche et le bâtiment. Des croix se

dressaient et s'abattaient ; des gens s'y suspendaient. Au jour, tout était en ordre. Pour cesser le bruit et les apparitions, on fut obligé d'ériger sur le roc, une croix en pierre<sup>44</sup>.

À la même époque Anatole Le Braz ne peut ignorer une telle histoire et il se charge de recueillir le témoignage de « tonton Ri », Henri Porsmoguer, le premier des gardiens :

Né et élevé à l'île de Sein, je n'étais pas [...] sans savoir les récits lugubres qui couraient sur Tévennec.

Un marin avait réussi après un naufrage à se réfugier pendant quatre jours sur le rocher en ne cessant d'appeler à l'aide mais l'état de la mer ne permettait pas de lui porter secours. Au bout de quatre journées d'agonie il décéda sur le rocher mais son âme, son *anaon* en breton, continua de hanter l'endroit où il était mort et, après la construction du phare, la croyance générale fut que l'on y avait enfermé son esprit. Le gardien invita cet esprit à descendre boire un verre avec lui. Mal lui en prit car le fantôme du défunt s'offusqua et le bat comme plâtre.

Le lendemain, je m'étonnai de ne pas me réveiller avec des cheveux blancs, et, quinze jours plus tard j'avais donné ma démission. L'Esprit de Tévennec m'avait dégoûté pour jamais du métier de gardien de phare<sup>45</sup>.

Et pour ajouter à la véracité du récit, il complète sa première description quelques années plus tard :

On raconte que les anciens gardiens morts viennent souffleter ceux qui ont pris leur place. Quand le gardien est assis quelque part il entend une voix qui lui dit : « ôte-toi de ma place »<sup>46</sup>.

Quarante ans plus tard Charles Le Goffic dans son article sur la vie des phares reprend les mêmes bases et les complète de détails pour le moins morbides :

...quel passé ! Le premier gardien de Tévennec (il n'y en avait qu'un à l'origine) devint fou : il croyait entendre des voix qui criaient autour de lui : *kerz kuit ! kerz kuit !* (va-t'en ! va-t'en !). On le remplaça, et les *kerz kuit !* recommencèrent. L'îlot était hanté : un prêtre fut requis pour l'exorcisme

---

44. LE CARGUET (Hyacinthe), *Légendes et superstitions du cap Sizun, tableau du Raz-de-Sein*, Vannes, Lafolye, 1882, p. 11. La croix fut érigée à la demande des ouvriers du chantier pour chasser les mauvais esprits et les maléfices. Un prêtre, dit-on, séjourna sur l'îlot afin d'en exorciser les démons : comme dans toute légende, il faut noircir le tableau, la venue d'un prêtre ajoute au caractère effrayant et diabolique des lieux. Aucune archive ne confirme cette intervention, la bibliothèque diocésaine de Quimper, interrogée, non plus. Mais pourquoi ne pas accrédiiter cette tentative d'exorcisme puisque la croix est bien là ?

45. LE BRAZ (Anatole), *Magies de la Bretagne, tome I, La Légende de la mort chez les Bretons armoricains*, Paris, R. Laffont, 1994, p. 861, (Bouquins).

46. LE BRAZ (Anatole), *Magies de la Bretagne, tome II, Îles bretonnes, Sein île sinistre*, Paris, R. Laffont, 1997, p. 1128, (Bouquins).

ciser. Rien n'y fit, même pas le remplacement du gardien solitaire par un ménage de solides chrétiens : le gardien Milliner fut trouvé mort dans son lit ; le gardien Ropartz (*sic*), qui lui succéda, vit son père raflé sous ses yeux par une lame et de surcroît, quand sa femme fut près de son terme, une tornade vint interdire toute communication avec le continent...<sup>47</sup>.

La légende s'assoit définitivement. Comment un membre éminent de l'Académie française aurait-il pu se permettre d'avancer des faits aussi dramatiques s'il ne s'était documenté auparavant ? De plus ses origines bretonnes et sa grande connaissance de la mer ajoutent à la véracité du propos. Les six ans qu'ont duré les travaux accréditent d'autant plus cette thèse que l'îlot héberge des esprits malins. Dorénavant, aujourd'hui encore, ce texte servira de référence pour tous les écrits postérieurs ; il connaît à l'époque un fier succès et de nombreux passages en sont repris dans les journaux locaux et étrangers.

En 1937, une proposition insolite d'un journaliste allemand d'Heidelberg, Karl Schaffauser, arrive sur le bureau du directeur des Phares et balises à Paris ; après la lecture, dans un journal local allemand, d'un article intitulé « La Tour de la mort : personne ne veut devenir gardien du phare de Tevennec. Six [!] hommes y moururent d'une mort extraordinaire », ce journaliste s'adresse à la radio-diffusion de Strasbourg en reprenant les terribles événements qui ont marqué la vie des gardiens et en insistant sur l'impossibilité pour le gouvernement français de trouver des volontaires pour garder le feu. Il souhaite offrir ses services à la France et demande de faire suivre sa proposition qui parvient en haut lieu : sain de corps et d'esprit, il désire refaire sa vie et il n'est pas superstitieux. L'administration prit bonne note de sa candidature... mais en précisant que le feu fonctionnait sans gardien depuis 1910<sup>48</sup>.

Après la Seconde Guerre mondiale, Louis le Cunff reprend encore une fois cette histoire et consolide le récit dramatique en ajoutant quelques faits nouveaux, toujours plus tragiques :

C'est le veilleur Milliner qui meurt à Tévennec sans qu'on puisse lui porter secours ; c'est un autre qui perd trois enfants sans pouvoir aller les embrasser ; c'est encore la femme du gardien Ropartz qui est prise subitement des douleurs de l'enfantement et que le pauvre homme doit délivrer tout seul, en pleine nuit, au moment où la tempête arrache le toit de l'habitation<sup>49</sup>.

On ne remet pas en question ce qu'on continue à présenter comme véridique :

---

47. LE GOFFIC (Charles), « La Vie des phares », dans *La France travaille*, Paris, Horizons de France, 1932, p. 255.

48. Archives départementales du Finistère, 4S1268.

49. LE CUNFF (Louis), *Feux de mer*, Paris, André Bonne, 1954, p. 127-128.

Le premier ermite de Tévennec devint fou. La nuit Henri Guézennec entend des voix en breton : *kerz kuit, kerz kuit*, (va-t'en, va-t'en). Alain Menou qui lui succède, tient le coup pendant sept ans puis sombre à son tour dans la démence [...], Alexis Kerbiriou meurt à côté de son compagnon Corentin Coquet. Plus tard un autre gardien se sectionne l'artère fémorale en tombant sur son couteau et meurt [...]. Le sort s'acharne, le gardien Milliner meurt dans les bras de sa femme. Elle devra le conserver dans le sel en attendant la relève<sup>50</sup>.

Je n'étais moi-même pas à l'abri de l'influence de ce récit : dans la première version de mon ouvrage *Phares*, j'évoquais bien évidemment la malédiction qui planait sur Tévennec :

Nul ne semble pouvoir aborder cet îlot sans angoisse. Selon la mémoire populaire, les ouvriers qui y érigèrent un phare étaient terrorisés par des phénomènes étranges, diaboliques. La nuit, des hurlements de terreur, éclats de bagarre, de rires déments dominaient le ressac [...]. Parfois des êtres, pâles lueurs, titubaient sur la roche, dressaient des croix pour s'y suspendre ensuite [...]. Henri Guézennec le premier ermite de Tévennec ne supporte pas la solitude et sombre dans la démence [...]. Alain Menou, le second gardien [...] n'avait cure de telles fables. Il tient le coup pendant un an mais perd la tête à son tour. Une malédiction plane-t-elle sur ce rocher ? Le gardien Alexis Kerbiriou décède dans les bras de son compagnon Corentin Coquet. Plus tard un autre gardien se sectionne l'artère fémorale en tombant sur son couteau. Il rend l'âme après s'être vidé de son sang [...]. Le gardien Milliner meurt dans les bras de sa femme. Détail macabre, pour que son mari puisse être enterré en terre bénite, l'épouse choisit de vider le cadavre de ses entrailles et de le conserver dans le sel en attendant la relève...

•

Vérification faite dans les archives, dispersées et rares il est vrai, cette histoire n'a qu'un lointain rapport avec la réalité.

Guillaume-Marie Guézennec n'est pas le premier mais le troisième gardien de Tévennec. Par ailleurs, il ne devient pas fou puisque le service des phares lui renouvelle sa confiance après sa mutation ; il quitte son premier poste en 1879 pour celui des Pierres-Noires et ensuite celui de Saint-Mathieu. Sa démission est acceptée en octobre 1896. Ses deux prédécesseurs ne connaissent pas plus de problèmes de démence ; en tout cas les archives sont muettes à ce sujet.

Alain Menou n'est pas le second mais le sixième gardien de Tévennec : il ne perd pas plus la raison et achève sa carrière dans l'administration des Phares et balises à 57 ans, âge auquel il fut admis à faire valoir ses droits à la retraite.

---

50. DUBILLOT (Thierry), « Tévennec, le phare maudit », dans *Ouest-France*, 22-23 octobre 1994.

Le gardien Alexis Kerliviou, et non Kerbiriou, par contre est bien mort au phare. Mais son décès, en fait, ne présente aucun caractère troublant. Ce gardien jouissait d'une très mauvaise réputation dans l'arrondissement de Brest et son affectation au phare de Tevennec est une punition. Nommé à dater du premier décembre 1885 il présente une « constitution un peu faible », mais son caractère zélé, à cette période, lui permet d'être recruté ; il monte au phare des Pierres-Noires et pendant huit ans se montre bon gardien, les notations de ses supérieurs le prouvent. Puis, en 1894, l'ingénieur de Brest présente un rapport accablant :

[Le gardien est un] mauvais agent, presque impotent et passablement abruti par l'alcool [... il est] impossible de le placer dans un phare à terre car il aurait trop d'occasions de s'enivrer et ce serait sa révocation à bref délai <sup>51</sup>.

Sa mutation en décembre 1895 à Tevennec est donc bien une mesure disciplinaire ; son état physique ne s'améliore cependant pas et dans ces conditions son décès, le 26 février 1896, ne surprend personne et sûrement pas son collègue Corentin Coquet. Aucun gardien ensuite ne décède au phare à la suite d'une hémorragie.

Le gardien Henri Milliner n'est jamais mort dans les bras de sa femme, Marie-Perrine, et encore moins au phare de Tevennec. Par contre il est vrai qu'il mourut le 17 juillet 1911 à l'hôpital de Quimper à la suite d'un grave accident survenu au phare d'Eckmühl. En voulant hisser le drapeau tricolore au sommet de sa lanterne le jour de la fête nationale il tombe, entraînant dans sa chute un bloc de pierre qui lui écrase la jambe droite et lui broie les deux genoux. Le faire mourir à Tevennec entretient la magie noire des lieux mais ce n'est que roman.

Il est vrai aussi que l'administration comprend assez rapidement que le poste est particulièrement dur et décide d'améliorer la condition du gardien contraint à une présence permanente dans ce phare isolé. Nous l'avons dit, la décision ministérielle du 11 juillet 1876 autorise la nomination d'un second gardien. De plus, après l'allumage de la Vieille en 1885, le troisième gardien de ce phare voisin est envoyé de temps en temps à Tevennec pour soulager l'équipe en place. Mais la situation des gardiens n'est guère enviable et les candidats restent toujours aussi rares pour s'installer dans cet enfer. Une décision ministérielle du 7 décembre 1897 propose une solution :

[Le service du phare sera] assuré par un seul gardien dont la femme sera employée à titre d'auxiliaire, moyennant un salaire fixé à 50 francs par mois.

Cette décision a un double avantage : elle permet des économies budgétaires et elle oblige l'époux à plus de constance, du moins on peut le penser. Le 21 décembre 1897 le ménage Milliner, Henri et Marie-Perrine, pose

---

51. Archives DDE Quimper, Personnel, Brest, 13 novembre 1894, l'ingénieur ordinaire Pigeaud.

le pied sur l'îlot, remplacé trois ans plus tard par les Quéméré, Louis et Marie-Jacquette.

Mais la vie n'est guère plus facile :

Nous étions ravitaillés, en principe, deux fois par mois. Mais, bien souvent, le pain était déjà rassis quand il nous parvenait. D'autres fois il était détrem pé et nous devions alors le jeter à la mer pour nous contenter de quelques biscuits... Les hivers étaient effrayants et c'est maintes fois que nous dûmes hisser le pavillon noir afin de demander du secours pour des barques en détresse. L'hiver 1903 fut particulièrement terrible [...]. Tout autour de nous, ce n'était qu'un bouillonnement de lames et d'écumes [...]. Et je me souviens qu'un jour il nous fallut récupérer dans les rochers les biscuits véreux que nous avions jetés quelques semaines auparavant<sup>52</sup>.

Néanmoins, au cours des cinq années passées sur l'îlot, la famille donne naissance à trois enfants, Charles, Alexia et Marie. La mère accouche à Sein ou à Penmarc'h et regagne ensuite le phare avec son bébé. Pour que la famille puisse avoir du lait pour les enfants, on dépose sur le caillou, à titre expérimental et pendant un an, une vache pie-noire que l'on nourrit de fourrages, de choux et de raves, régulièrement apportés par le ravitailleur. En juillet 1905, alors que les Quéméré sont affectés aux phares des Moutons, c'est la famille Quéré qui assure la relève pendant deux ans, avant d'être à son tour remplacée en août 1907 par les Ropart (et non Roparz), Henri Charles, Jeanne-Marie et leurs deux enfants. Mais les demandes de mutations et les plaintes ne cessent jamais.

Lassée de tant de difficultés engendrées par le Malin, si l'on en croit la légende, l'administration décide de renvoyer définitivement les gardiens à terre et les travaux d'automatisation, qui consistent en l'installation d'un réservoir de gaz prévu pour une autonomie de 6 mois, sont entrepris dès février 1910. Le 27 août 1910 paraît l'avis aux navigateurs qui confirme le caractère permanent et automatique du feu ; depuis décembre 1910 personne n'est remonté sur l'îlot pour entretenir en permanence le feu. Aujourd'hui encore ce phare inspire une certaine crainte, pas seulement à cause des courants violents qui le ceignent, et malgré la découverte de l'origine des fameuses voix entendues par les gardiens : deux plongeurs ont récemment découvert un passage sous-marin d'une vingtaine de mètres traversant le rocher de part en part. Par fortes marées, l'air comprimé dans ce boyau s'échappe par une faille en émettant un bruit susceptible de frapper les imaginations : les *Crierien* évoqués par Anatole Le Braz.

•

---

52. LE CUNFF, *op. cit.*, p. 231-232 : Marie Quéméré raconte ses souvenirs au journaliste.

Cependant, les grands phares en mer du Finistère et d'ailleurs, le Four, les Pierres-Noires, Armen puis La Jument et Kéréon ne pouvaient pas recevoir de feux automatiques. La puissance exigée dans de tels établissements réclame la surveillance continuelle des hommes et il est impossible d'envisager le départ des gardiens. L'un des moyens courants pour descendre de ces enfers est de présenter des certificats médicaux attestant d'un mauvais état physique général.

Un des gardiens d'Armen ne supporte pas la vie cloîtrée de ce lieu et présente d'inquiétants symptômes de gastrites dès qu'il monte au phare. Le médecin assermenté du département reconnaît cette maladie et exige son départ le plus rapidement possible avant que ne survienne un drame. L'ingénieur de Brest refuse catégoriquement car il est selon lui impossible de nommer de jeunes agents dans des établissements à terre jugés de tout repos. On ne peut accepter la demande formulée par le malade :

[Ce serait] léser gravement les gardiens en service dans les phares en mer à qui nous devons, en bonne justice et pour assurer un recrutement suffisant des postes si difficiles, réserver les emplois qui deviennent vacants sur le continent. D'une manière générale d'ailleurs il est devenu très difficile d'assurer convenablement le service des phares en mer à cause de la présence dans les cadres des gardiens d'un trop grand nombre de valétudinaires qui ne sont aptes réellement qu'à des emplois à terre, et, dans ces conditions, j'estime que nous avons le devoir de ne proposer que des hommes d'une santé à toute épreuve et de les faire débiter dans les postes les plus difficiles<sup>53</sup>.

La situation est exemplaire au phare d'Armen dont la moitié de l'effectif est composée d'auxiliaires entre 1900 et 1914. Ces derniers demandent très rarement leur titularisation après une telle expérience. Si les quatre premiers gardiens nommés restèrent en poste une dizaine d'années en moyenne<sup>54</sup>, les remplaçants eux se succédèrent à un rythme effréné. On ne dénombre pas moins de 38 gardiens classés, sans parler des auxiliaires, entre 1892 et 1920 !

Ainsi Célestin Cazes, fils et frère de gardiens pose sa candidature en juin 1905 ; il est affecté comme stagiaire à Armen durant l'été 1905 mais à l'automne il présente sa démission car il lui est impossible d'obtenir sa mutation dans un phare à terre auprès de sa famille dans le Finistère Nord. Il revient alors sur ses terres et s'installe comme boulanger à Plouguerneau<sup>55</sup>.

Si le recrutement des hommes pour ces postes s'avère difficile, éviter leur démission ne l'est pas moins : aussi les ingénieurs proposent-ils aux

53. Archives DDE Quimper, Personnel, Brest, 13 février 1909, l'ingénieur ordinaire Montigny.

54. Allain-Marie Menou de 1881 à 1899, Michel Le Noret de 1881 à 1887, Jules-Marie Vénec de 1881 à 1891 et Germain Fouquet de 1881 à 1892.

55. Renseignements fournis par Madame Milin, professeur de lettres au lycée Ronarc'h de Brest et petite-fille de Célestin.

gardiens les plus défavorisés de postuler pour des affectations plus tranquilles dans d'autres régions. On considère, à juste titre, que l'expérience acquise dans les enfers doit être mise à profit. Ainsi après la Grande Guerre on note les premiers départs finistériens vers d'autres départements.

Le 27 avril 1916 un arrêté ministériel nomme Pierre Kersaudy à Dieppe ; ce gardien avait effectué 9 ans de service au phare du Four et n'avait aucune chance d'obtenir un poste à terre avant de nombreuses années : il choisit l'exil en Normandie où il retrouve son frère Clet en poste au phare de l'Ailly.

Auguste Lescop, nommé à Armen en novembre 1911 sollicite le poste de la digue Nord du Havre qu'il obtient en février 1922.

Son successeur, Daniel Ropart, après trois ans à Armen, part pour Gravelines en janvier 1925.

Michel Marzin nommé aussi à Armen en janvier 1916 quitte la chaussée de Sein pour Chausey en janvier 1923.

Léon Mérour nommé aux Pierres-noires en 1928 souffre dans son phare où, atteint de graves troubles gastriques, il supplie l'administration de lui trouver un autre poste. En mars 1932 il est nommé à Belle-Île où il remplace Henri Loussouarn lui-même un ancien d'Armen expatrié dans un premier temps à Boulogne puis dans le Morbihan.

Toutes les archives le confirment, le service des phares en mer est vécu par l'immense majorité des gardiens comme une épreuve, une période probatoire nécessaire pour prouver ses capacités avant d'obtenir un « paradis ».

Dans ces conditions le grand mouvement d'automatisation et de réduction des personnels ne pouvait que s'étendre. Il s'achève pour la période d'avant la Seconde Guerre mondiale par la conversion du phare du Sénéquet, au large de Régnville dans la Manche. Cet établissement fut construit sur une tourelle exhaussée en 1861, à une époque où la présence de l'homme demeurait indispensable pour veiller le feu. Dans ce dernier cas, le service des Phares et balises allègue la destruction future de la maison des gardiens située en un point de la côte du Cotentin attaquée par la mer pour transformer le feu :

Il est plus économique, au lieu de construire cette maison plus à l'intérieur, de transformer le feu du Sénéquet en un feu non gardé<sup>56</sup>.

La Commission nautique approuve cette transformation qui s'effectue en 1937 et le nouveau feu automatique au propane fonctionne pour la première fois le 1<sup>er</sup> novembre 1938. Au cours des discussions préparatoires, l'ingénieur en chef de la Manche encourage les efforts qui vont dans le sens de l'automatisation et rappelle les difficultés de recrutement rencontrées

---

56. *Recherches hydrographiques sur le régime des côtes, 1936-1945*, Paris, Imprimerie nationale, 1946, 654<sup>e</sup> rapport, p. 9-11.

dans son département <sup>57</sup> pour servir dans ce phare. Soucis d'économies certes mais aussi problèmes humains sont pris en compte.

Bien sûr tous les phares ne sont pas systématiquement automatisés. Il n'est pas question notamment de toucher aux gardiens des phares de premier et second ordre. Seuls les feux des catégories inférieures étaient concernés, et encore pas tous ! Dans les zones d'intense trafic maritime, les marins ne veulent pas entendre parler de feu automatique ou permanent.

À titre d'exemple on peut citer le phare de Trompeloup, une tour en maçonnerie de 13,60 mètres de haut, érigée en Gironde à 3km en aval de Pauillac et allumée le 30 novembre 1901. Les logements sont tellement exigus que les deux gardiens vivent 14 jours consécutifs dans la même pièce et ne disposent pas de cabinet de toilette ; et même si l'on conçoit mal aujourd'hui une telle situation, il n'est pourtant pas question d'imaginer la descente définitive des gardiens dans cet estuaire si fréquenté. L'automatisation n'intervient qu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale...

Si à l'évidence la logique économique est le premier ressort de l'automatisation, cette dernière permet dans bon nombre de cas de mettre un terme à des conditions de vie épouvantables. Il faut aussi noter que les demandes émanent des gardiens eux-mêmes qui la considèrent comme une indéniable amélioration du service. La nostalgie du temps en mer est un sentiment moderne qui ne concerne qu'une faible minorité des agents qui l'ont vécu.

---

57. Archives phares et balises Granville, Sénéquet, Cherbourg, 16 janvier 1937, l'ingénieur en chef Lecoq.



*Deuxième partie*  
**Inventaire partiel**



## Chapitre V

### Les gardiens : le recrutement

La profession de gardien de phare est définie très clairement par les textes officiels ; il est donc facile de présenter les caractéristiques de ce groupe professionnel si particulier. Mais, si l'on se réfère aux sources archivistiques pour connaître la vie des gardiens, nous disposons, pour l'essentiel, des fonds conservés par les délégations de l'Équipement dans leurs propres archives ou déposés par elles aux Archives départementales.

Ces fonds, relativement complets dans tous les dépôts des départements maritimes en ce qui concerne les bâtiments, sont beaucoup plus pauvres à propos des hommes et surtout des gardiens : quelques dossiers généraux, offrent peu d'informations précises individuelles. Les témoignages administratifs recueillis ne sont pas représentatifs de la profession car ils proviennent des bureaux des ingénieurs et concernent souvent des situations de conflit, « forme [...] la plus facile à appréhender parce que la plus visible et laissant le plus de trace<sup>1</sup> ». D'autre part bien souvent ces liasses, quand elles existent, ne sont pas communicables au public car les problèmes des agents concernés ne dépassent pas le délai légal de confidentialité de 120 ans.

Nous disposons aussi de dossiers par établissement ; encore une fois les gardiens sont très rarement évoqués et, quand ils le sont c'est généralement à propos de leurs fautes et des sanctions prises à leur encontre. Les notes administratives ne traduisent pas tout de la complexité des rapports et de l'exercice du métier<sup>2</sup>. Si le discours officiel est bien défini, l'histoire quotidienne des gardiens nous est pratiquement inconnue. Bien sûr des enquêtes auprès des plus anciens représentants de la profession nous éclair-

---

1. MARIÉ (Michel), *Un Territoire sans nom*, Paris, Klincksieck, 1982, p. 23.

2. BARVEC (Brigitte), *op. cit.*, p. 29.

rent quelque peu mais leur témoignage n'est pas toujours fiable, chacun se plaisant à décrire son phare comme l'endroit le plus terrifiant du monde :

Cette auto-valorisation [...] tend à durcir aux yeux du grand public leurs conditions d'existence afin de mieux prétendre au statut de héros<sup>3</sup>.

Certains gardiens retraités se reconstruisent une carrière alors que la lecture des archives officielles donne une image en contradiction avec l'idéal transmis par la littérature. En se fondant sur les dossiers personnels des gardiens (demandes d'emploi, dossiers de retraite et promotions) pour la période comprise entre 1850 et 1914<sup>4</sup>, sur les rapports préfectoraux de nomination<sup>5</sup>, sur le registre matricule des agents recrutés dans le Morbihan entre 1910 et 1930, un des rares documents complets retrouvés, et sur quelques sondages effectués dans les archives des départements maritimes, nous pouvons tenter de dessiner à grands traits un portrait de ces hommes et de ces femmes, bien plus nombreuses qu'on ne le croit. Enfin dans la mesure où les quatre départements bretons cités donnèrent la moitié des gardiens français il est possible d'étendre nos conclusions à l'ensemble du pays en vérifiant à l'aide d'exemples extérieurs la pertinence du propos.

### Les inscrits maritimes

La première caractéristique est la très grande homogénéité de recrutement des gardiens ; tous, ou pratiquement, sont d'anciens marins pêcheurs ou d'anciens marins au commerce ayant accompli leur service militaire dans la Marine nationale comme inscrits maritimes. Il semble d'ailleurs des plus naturels que les ingénieurs puisent dans ce vivier composé par les communautés littorales vivant aux abords des établissements de signalisation. La loi du 27 juillet 1872 organisait depuis peu le service militaire personnel et obligatoire, mais, pour les populations maritimes régies par le ministre de la Marine, le recrutement fonctionnait toujours selon les règles de l'Inscription établies sous Colbert en 1668. Les règlements furent successivement aménagés en 1784 par le maréchal de Castries puis en brumaire an IV, par une loi qui lui donne son nom, par la loi de 1872 et enfin par la loi du 24 décembre 1896 qui organise la destinée de ces inscrits jusqu'à la suppression de cette institution en 1965<sup>6</sup>. Dès 10 ans, les enfants des villages côtiers sont inscrits, si les parents le désirent, sur les rôles de l'Inscription maritime : ils deviennent alors des inscrits provisoires. À 18 ans et après 12 mois de navigation effective au commerce ou à la

3. COCHET (François), *Soldats sans armes, la captivité de guerre*, Paris, LGDJ, 1998, p. 383.

4. Conservé aux Archives de la direction départementale de l'Équipement du Finistère, ce fonds a été partiellement versé en mars 2000 aux Archives départementales.

5. Conservés aux Archives départementales du Finistère (Séries 4S281 et 282, Quimper), des Côtes d'Armor (11S3, Saint-Brieuc), d'Ille-et-Vilaine (1S101 et 102, Rennes).

6. RODIÈRE (Jean), *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1962.

pêche, ils deviennent inscrits définitifs. À 20 ans ils sont appelés au service militaire pour une période théorique de cinq ans bien qu'ils aient la possibilité de devancer l'appel et d'entrer au service dès leurs 18 ans<sup>7</sup>. Les inscrits effectuent toujours leurs obligations militaires dans la Marine nationale et restent à la disposition du ministère de la Marine pendant 7 ans. Les cinq premières années correspondent à la période obligatoire et les deux dernières à la période de disponibilité. Mais les cinq années obligatoires, fixées par la loi de 1896, se réduisent à deux ou trois ans en fonction des dispositions budgétaires<sup>8</sup>. L'inscription demeure volontaire et personne n'est tenu d'embrasser la profession de marin, mais si un homme souhaite exercer ce métier et naviguer, il doit obligatoirement s'inscrire.

Parallèlement, le 24 juillet 1873, le gouvernement vote une loi aux termes de laquelle la totalité des emplois de gardiens de phares est réservée exclusivement aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer comptant 12 ans de service dont au moins 4 de grade, présentés par une commission chargée d'examiner leurs titres et aptitudes. On peut penser que de cette manière le recrutement n'échappe pas à ces militaires, or il n'en est rien. Dans le Finistère et le Morbihan aucune démarche de ce type n'a été entreprise par d'anciens sous-officiers étant donné que des emplois bien mieux rémunérés les attendaient dans le privé. Les ingénieurs doivent choisir parmi des candidats inscrits beaucoup moins formés mais militaires tout de même après leur passage dans la Royale.

Dans ces conditions pratiquement tous les jeunes candidats aux postes de gardiens ont effectué leur service dans la Marine. En outre, si l'on souhaite embaucher une personne qui connaisse la mer il est évident que l'on ne peut s'adresser qu'à des pêcheurs ou des marins de commerce, donc des inscrits maritimes : on n'échappe pas aux candidats militaires exigés par la loi, bien que cette appellation soit passablement inexacte.

Ainsi en février 1874 le gardien Jacques Baudry est admis à faire valoir ses droits à la retraite ; son remplaçant est nommé par arrêté préfectoral :

Vu la circulaire du 29 janvier 1874, interprétation de la loi du 24 juillet 1873 sur les emplois civils à réserver aux sous-officiers [...] arrêtons, le Sieur Leroi Jean-Marie, ancien marin, est nommé gardien de phare de 4<sup>e</sup> classe à Penfret.

Ancien marin par la force des choses puisque la nécessité de conduire une embarcation est une des conditions d'embauche pour devenir gardien. Le préfet reste en accord avec les décisions ministérielles mais le choix définitif revient toujours à l'ingénieur qui puise dans le réservoir des jeunes marins locaux. En fait cette circulaire du 29 janvier 1874 n'est jamais

7. ROUCH (Jean), *Pour comprendre la mer*, Paris, Hachette, 1923, p. 167.

8. MASSON (Philippe), « La Marine française de 1871 à 1914 », dans *Histoire militaire de la France, tome III, de 1871 à 1940*, sous la direction de Guy PEDRONCINI, Paris, Presses universitaires de France, 1992, p. 151.

observée : alors qu'elle stipule que, conformément à la loi du 24 juillet 1873, les divers départements ministériels devraient transmettre chaque mois au ministre de la Guerre la liste des vacances d'emplois survenues pendant le mois précédent, nous n'en avons trouvé trace, au moins en ce qui concerne les Travaux publics.

Ayant tous accompli leurs obligations militaires dans la Marine, après cinq ans de bons et loyaux services il est bien rare que les candidats n'aient pas au moins le grade de quartier-maître, donc de sous-officier. Dans le cas contraire ils peuvent être éliminés immédiatement car l'ingénieur<sup>9</sup>, sans les convoquer, a la certitude que les postulants souffrent de graves lacunes d'ordre scolaire et notamment de difficultés d'écriture, d'orthographe ou de calcul. Pour la période d'après-guerre, les données sont faussées par la nomination de candidats militaires classés des armées de terre ou de mer, blessés ou mutilés, qui bénéficient d'emplois réservés dans la fonction publique ; mais les grandes tendances ne sont pas modifiées.

Une chose est sûre cependant, dès le premier règlement de 1848, l'administration des Travaux publics insiste bien sur l'appartenance des candidats au monde militaire :

[Les postes de gardiens doivent] être regardés comme des postes de confiance, et il n'y faut appeler que des hommes sûrs et paraissant, sous tous les rapports, dignes de les occuper. L'article 3 du règlement signale à votre préférence les hommes ayant appartenu à nos armées de terre ou de mer. Habités à l'ordre, à l'obéissance, au dévouement à la fonction, cette classe de citoyens nous a déjà fourni plusieurs gardiens qui se font remarquer par leur zèle et la régularité de leur service<sup>10</sup>.

On constate que les militaires de l'Armée de terre ne sont pas *a priori* écartés bien que dans les faits ils ne représentent qu'une toute petite partie des gardiens recrutés. Ainsi parmi les 120 gardiens Finistériens recensés entre 1848 et 1880 nous retrouvons 14 fantassins (environ 13% du total,

9. On peut noter que les opérations de recrutement s'effectuèrent toujours au niveau départemental. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, une institution aussi centralisée que le service des Phares ne s'occupa jamais directement de cette charge sauf cas exceptionnel. La Direction parisienne ne chercha pas à imiter le modèle anglo-saxon qui très tôt s'inquiéta de la qualité du recrutement et établit une école à Blackwall où les jeunes recrues étaient initiées à toutes les pratiques du métier. Cette école fut transférée à Harwich d'où les novices sortaient, jeunes (une vingtaine d'années) avec le titre de *supernumerary assistant keeper* (SAK) puis passaient *assistant keeper* (AK) avant d'achever leur carrière comme *principal keeper* (PK) après avoir connu une progression organisée et gardé la plupart des établissements d'Angleterre. Voir PARKER (Tony), *Lighthouse*, Londres, Eland, 1986, (1<sup>re</sup> ed. 1975).

10. Circulaire du 29 novembre 1848 ; présentation de la nouvelle organisation du service de l'éclairage. Une obsession de la discipline si recherchée par les officiers généraux et à leur suite par les ingénieurs. Le règlement sur le service intérieur des troupes daté du 2 novembre 1833 insistait sur cette qualité première « faisant la force principale des armées » ; cité dans AUVRAY (Michel), *L'Âge des casernes. Histoire et mythes du service militaire*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'aube, 1998, p. 69.

compte tenu des approximations de certaines feuilles d'état-civil)<sup>11</sup>. Tous exercent une profession autre que la pêche avant leur incorporation et généralement il s'agit d'anciens agriculteurs, originaires de communes littorales du Finistère et généralement. On retrouve les mêmes caractéristiques dans le Morbihan bien que les documents soient plus rares et ne permettent aucune statistique. Le port de Lorient fournit au moins 5 agents, anciens des régiments d'infanterie de marine, et 3 gardiens de la centrale pénitentiaire du Palais obtiennent aussi un poste dans le Service des phares. Cette part des recrues de l'Armée, cependant, ne cesse de décroître et après 1880 environ, du moins dans le Finistère, plus aucun gardien ne vient de l'armée de terre, sauf exceptions liées au placement des mutilés de guerre entre 1916 et 1926. Une des explications à cette désaffection est sans doute liée à la nouvelle loi de 1872 sur le service militaire :

La jeune recrue du service universel [...] reste toujours un civil en puissance, qui ne considère son passage au régiment que comme un épisode momentané, qui place après sa libération du service l'essentiel de ses espoirs et de ses rêves<sup>12</sup>.

L'armée n'avait plus vocation à fournir un personnel obéissant sinon pour les engagés démobilisés. L'autre raison est beaucoup plus simple : depuis 1880 environ l'administration demande aux candidats de savoir nager. Seule la population littorale pouvait présenter cette qualité rare pour l'époque.

Plus surprenant, dans les premières années du recrutement, on relève des origines professionnelles *a priori* peu conformes à l'idée que l'on peut se faire du candidat gardien : ainsi Hervé Henri exerce la profession de clerc de notaire avant sa nomination à l'île Vrach en 1847 ; Guillaume Quillien est tailleur à Bénodet avant son entrée dans l'administration des phares à 41 ans passés en juillet 1839. Jean-Louis Lambert se destine à l'état ecclésiastique, mais après le grand séminaire de Quimper, il préfère la solitude du phare du Toulinguet où il est nommé en avril 1849 à 29 ans. Il ne quitte d'ailleurs jamais son poste puisqu'il y meurt en mars 1896, à 76 ans, après 47 ans de service ! Très apprécié par ses supérieurs, il assurait aussi l'école pour tous les gamins des environs, une autre forme de sacerdoce.

---

11. Par ordre chronologique : Julien Lirzin, 7 ans dans un régiment de zouaves ; Mathurin Le Brazidec, 14 ans engagé volontaire au 63e de ligne ; Gustave James, 7 ans engagé volontaire au 47e de ligne ; Christian Gallou, deux ans musicien au 17e de ligne ; Achille Calloch, 2 ans garde mobile ; Pierre Fily, 5 ans au 48e régiment d'infanterie de marine ; René Caraes, 7 ans au 24e de ligne ; Pierre Lévêque, 4 ans cordonnier au 23e de ligne ; Pierre Jaquelin, 7 ans au 44e de ligne ; Eugène Lannuzel, engagé volontaire au 10e régiment d'artillerie ; Pierre Signor, campagne de 1870-1871 ; Jean Gourvil, 4 ans au 58e de ligne ; François Le Bras, 14 ans au 18e régiment de dragon ; Henri Colin, 3 ans militaire, blessé à la bataille de Saint-Privat, le 18 août 1870.

12. GIRARDET (Raoul), *op. cit.*, p. 143.

Mais ces exemples restent très isolés et, dès la promulgation de la loi de 1853 sur l'organisation précise de la profession, les exceptions de recrutement disparaissent complètement.

La loi de 1853 n'apporte pratiquement aucune modification dans la façon d'opérer et elle confirme les règlements antérieurs favorisant systématiquement la nomination des anciens militaires de terre ou de mer :

Article 30 : Le personnel des agents du service des phares et fanaux se compose de maîtres de phare et de gardiens.

Article 32 : Ils sont nommés par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef.

Article 33 : Ils sont choisis de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre ou de mer. Pour être nommé maître ou gardien de phare, il faut :

1 – Être Français et âgé de vingt et un ans au moins et de quarante au plus.

2 – N'être atteint d'aucune infirmité qui s'oppose à un service actif et journalier.

3 – Être porteur d'un certificat de bonne vie et mœurs.

4 – Savoir lire et écrire, et posséder les premiers éléments de l'arithmétique<sup>13</sup>.

On peut s'étonner de l'âge relativement avancé des postulants, 21 ans, dans la mesure où cette même loi d'août 1853 sur l'organisation des emplois secondaires des services des Ponts et Chaussées estime que l'âge requis de début de carrière pour tous les autres services est seulement de 18 ans. Le décret du 31 janvier 1878 abaisse même cette limite à 16 ans pour tous les emplois secondaires alors que dans le même temps le règlement de 1893 relève l'âge des candidats au poste de gardien de phare à 25 ans. La fonction semble d'importance et il n'est pas question d'embaucher de jeunes têtes brûlées. On considère qu'une demande formulée après 25 ans est un gage de sérieux qui écarte les candidats trop peu motivés. De la sorte les ingénieurs espèrent, à juste titre, réduire au maximum les démissions rapides de début de carrière et pouvoir compter sur un personnel plus mûr et plus stable souvent marié ou en passe de le devenir. On ne confie pas des postes à responsabilité à de trop jeunes agents.

•

Mais les consignes cachent une réalité sans doute plus sombre, au moins jusque dans les années 1880 :

---

13. Règlement des gardiens, Paris, 17 août 1853. Le règlement de 1860 ajoutait que ces agents étaient placés sous les ordres des ingénieurs et des conducteurs des Ponts et Chaussées. Il ne leur fallait jamais oublier cette solide relation de dépendance envers la hiérarchie.

[Les candidats qui se présentent] sont presque toujours des marins fatigués par la pêche d'Islande, aspirant à une vie de repos, et ne possédant que bien rarement l'instruction et l'énergie voulues pour remplir ultérieurement, les fonctions de gardien chef<sup>14</sup>.

Le département des Côtes-du-Nord connaît de telles difficultés de recrutement que les ingénieurs de Saint-Brieuc décident de créer un concours annuel pour améliorer la situation :

Les gardiens de phares du département sont recrutés généralement parmi les marins qui ne veulent plus de la rude vie de pêche en Islande ou à Terre-Neuve, ou bien parmi des marins qui ayant accompli leur temps de service dans la marine militaire reconnaissent qu'ils n'ont pas d'avenir dans la marine militaire. Il suit de là que le personnel de nos gardiens est loin d'être un personnel d'élite<sup>15</sup>.

Ce concours est organisé en février 1887 ; dans un premier temps les candidats sont jugés sur leurs connaissances de l'arithmétique et de l'orthographe puis ils effectuent un séjour de un à deux mois dans un établissement en mer :

[On peut] se faire une idée sur la moralité, l'intelligence, l'ardeur au travail, les capacités des candidats [...]. Nous avons en particulier appliqué cette idée aux sieurs Le Dû et Le Trocquer qui nous paraissaient être parmi des admissibles anciens ceux qui méritaient d'être classés en première ligne. Pendant le cours de cet essai Le Trocquer a déclaré que le métier ne lui convenait pas et d'autre part nous avons acquis la certitude que Le Dû était un ivrogne, indigne qu'on lui confie un feu<sup>16</sup>.

De même, en ce qui concerne l'intégrité physique des candidats, on peut se poser des questions à la lecture de la fiche de Jean-Guérol Souin :

8 ans, 1 mois, 9 jours dans la marine de l'État, médaille militaire, médaille de Crimée, amputé d'une jambe [pourant engagé !] en considération des titres honorables qui recommandent le sieur Soin à la bienveillance du gouvernement<sup>17</sup>.

... Et il tient son poste aux phares de Concarneau entre février 1858 et mai 1892.

Dans les premières années du Second Empire, les candidats restent assez rares<sup>18</sup> et l'administration doit se satisfaire des quelques demandes pré-

14. Archives nationales F14 19986, Côtes-du-Nord, Paris, 18 décembre 1886, l'ingénieur Bourdelles en évoquant le cas des demandes enregistrées dans le département des Côtes-du-Nord, à son ministre de tutelle ; cité dans GUIGUENO (Vincent), « Le Pouvoir de Monsieur l'ingénieur », colloque *Pouvoirs et littoraux*, Lorient, septembre 1998, publié en janvier 2000.

15. Archives départementales des Côtes d'Armor 1S3, Saint-Brieuc, 15 décembre 1887, l'ingénieur en chef Thiébaud.

16. Archives départementales des Côtes d'Armor 1S3, Saint-Brieuc, 24 janvier 1888.

17. Archives départementales du Finistère 4S281, Quimper, 7 novembre 1856, l'ingénieur Fenoux.

18. Archives départementales du Finistère 4S281. On recense une dizaine de demandes par an.

sentées. Il faut attendre les débuts de la « Grande Dépression », après 1880, période de marasme économique et surtout de grave crise sardinière, pour qu'affluent les demandes et que dès lors le recrutement s'améliore. Il est certain que les lois Ferry et les progrès de la scolarisation obligatoire jouèrent aussi en ce sens.

En ce qui concerne le niveau d'étude, les gardiens, contrairement à l'opinion admise à l'époque, tout du moins par la hiérarchie, ne sont pas des fonctionnaires complètement illettrés ; les sociétés littorales locales, qui les ont vus naître et grandir, accueillent une masse de jeunes pêcheurs bien moins éduqués qui ne savent ni lire ni écrire, au moins jusqu'au début de la III<sup>e</sup> République. Tous les récits des voyageurs ou des recteurs présents dans ces communautés décrivent un monde de misère et de saleté où le problème de l'éducation des enfants n'est pas le principal souci des parents<sup>19</sup>. Il est très difficile – le ministère de la Marine le déplore – de trouver en Bretagne des insulaires disposant du niveau élémentaire d'instruction nécessaire pour entrer au Service des phares<sup>20</sup>. L'anecdote suivante montre assez qu'il fallait s'adapter aux conditions locales : le 20 octobre 1858 le *Mentor*, de Swansea vers Nantes se brise sur la Chaussée de Sein. La population de l'île se rue sur la cargaison, du charbon. Averti, le chef du quartier maritime de Quimper signale les faits au commissaire général à Brest et demande la révocation du syndic Dufour incapable d'empêcher les îliens de se livrer au pillage. Pour le remplacer l'administration propose, en désespoir de cause, de nommer un marin local, Louis Guilcher, car on le connaît comme un « homme d'ordre et de conduite [...] ». Il sait un peu lire et écrire<sup>21</sup> ».

Pour tenter de remédier aux carences scolaires de cette population, toute une série de mesures destinées aux seuls inscrits maritimes sont prises en complément des lois Ferry : notamment celle du 24 décembre 1896 concernant l'obtention du certificat d'études et qui exige une certaine instruction pour demeurer inscrit maritime<sup>22</sup>. En 1898 le ministère de l'Instruction publique confirme cette tendance en préconisant un enseignement spécifique dans les écoles primaires du littoral<sup>23</sup> :

19. L'île de Sein où « on se ferait difficilement une idée des misérables cahutes dans lesquelles les familles habitent pendant les rares instants qu'elles se donnent au repos et au sommeil... », dans *La France maritime*, tome IV, 1853, p. 521.

20. Le royaume de Hoëdic présenté en 1842 par Alfred Lallemant est un exemple révélateur puisque le recteur « est la seule personne lettrée de l'île où il exerçait en outre les fonctions d'officier d'état-civil et de syndic des gens de mer », dans *Bulletin de la Société Polymatique du Morbihan*, 1930, p. 26.

21. « L'Île de Sein et les Sênans, il y a cent ans », dans *BSAF*, tome 86, 1960, p. 85-90.

22. ROIGNANT (Jacques), *Le Quartier maritime de Lannion*, Spezet, Nature et Bretagne, 1992, p. 63.

23. Arrêté ministériel du 20 septembre 1898 relatif à l'enseignement de la lecture des cartes marines dans les écoles primaires du littoral. Il était aussi prévu des « leçons de choses » appropriées à la profession de marin et de pêcheur et notamment des notions élémentaires d'hygiène et de secours.

Il n'y aura bientôt plus d'illettrés parmi nos marins<sup>24</sup>.

Les louanges restent pourtant très rares dans les archives consultées et n'apparaissent que pour 2 agents sur les 600 recensés à travers la France : Paul Hippolyte Salaün, durant les 25 ans qu'il reste au phare du Four, reçoit chaque année les honneurs de sa hiérarchie. Dès sa nomination en 1874, l'ingénieur ordinaire remarque qu'il est difficile de rencontrer

un gardien plus intelligent, plus actif, qui réunisse enfin plus heureusement les qualités en rapport avec les conditions exceptionnelles où se trouve placé le phare du Four<sup>25</sup>.

Cet agent rare est nommé d'entrée à la troisième classe ; par décision ministérielle, il parvient à la seconde classe en décembre 1874 après 11 mois seulement de service, avancement extraordinaire, et 25 mois plus tard, le 1<sup>er</sup> janvier 1877, il atteint la première classe. En trois ans il a gravi tous les échelons alors que ses camarades attendent en moyenne 20 à 25 ans pour y parvenir. De plus, tous les deux ans environ, il bénéficie des gratifications accordées, dans le meilleur des cas, seulement tous les cinq ans aux gardiens les plus méritants. Pour couronner cette carrière notre gardien est nommé maître de phare en janvier 1886 alors qu'il n'occupe pas un établissement qui se prête à cette distinction :

Exemplaire sous tous les rapports [...]. Remarquablement intelligent ; bon ouvrier. Son service est toujours irréprochable [...]. Excellent maître de phare. Ne mérite que des éloges [...]. Très intelligent, s'acquitte de ses fonctions d'une façon remarquable<sup>26</sup>.

Une telle place au tableau d'honneur reste unique dans toute l'histoire du service des Phares. Frappé par la foudre en travaillant sur la lanterne de son phare en mai 1899, il doit abandonner cette glorieuse carrière après 26 ans de service à l'âge de 49 ans. Dès lors il s'inquiète pour l'éducation de ses quatre enfants et les écarte de l'administration des Phares : Théodore devient capitaine de port à Dunkerque et son jeune frère, Louis, inspecteur général des impôts à Rennes<sup>27</sup>. Le mouvement d'ascension sociale passe obligatoirement par une voie différente et il n'est pas question que les fils succèdent au père.

À un degré moindre, un gardien du Morbihan connaît aussi les honneurs du Service : Calloch est gardien-chef à la Teignouse quand l'ingénieur de Lorient le propose pour le poste de chef au grand phare de Belle-Île :

24. Enquête effectuée à Audierne en 1903, citée dans VAUCLARE (Claude), « Naissance d'une industrie », dans *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987, p. 267.

25. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 22 novembre 1874, l'ingénieur Fenoux.

26. Archives personnelles fonds Fenoux. Avis de notation de 1886, 1887, 1889 et 1890.

27. Renseignements fournis par ses arrière petites-filles Ginette et Lucile Guyader.

Ce gardien est intelligent, il a un grand esprit d'ordre et d'exactitude et il y a lieu de compter qu'il tiendra à ce que le service de l'important établissement que je propose de lui confier soit fait avec la même régularité qu'il l'était sous la direction de son prédécesseur. Le sieur Calloch nommé au poste de gardien-chef du phare de Belle-Île serait élevé en même temps à la première classe du grade<sup>28</sup>.

Il est beaucoup plus fréquent de trouver dans les rapports des ingénieurs l'expression de leur mécontentement face à l'insuffisance des connaissances de leurs agents. Les lettres conservées nous confirment, dans bien des cas, la maîtrise très approximative de l'orthographe et l'opinion pessimiste des supérieurs est, dans bien des cas, fondée :

Peu zélé et sans goût – aurait besoin de travailler à son instruction et ne le fait pas malgré nos recommandations<sup>29</sup>.

Le sieur Nicolas paraît en effet un peu lourd et sans instruction mais j'espère qu'il se formera...<sup>30</sup>.

Une fois nommés, la plupart des gardiens ne fournissent que contraints et forcés les efforts nécessaires pour s'adapter aux nouvelles techniques ou même apprendre les derniers règlements parus. La preuve nous en est fournie sans équivoque lorsque le service des Phares décide de remplacer l'huile de colza par le pétrole entre 1868 et 1875. Les deux conducteurs parisiens, Dénéchaux et Bertin, chargés par le service central de diriger les transformations des brûleurs et d'assurer l'instruction des gardiens, arrivent à Brest en juin 1873. Ils terminent leurs opérations en octobre et se montrent très satisfaits des résultats obtenus mais semblent éprouver une grande appréhension « relativement à la façon dont marchera ce nouveau service ». Les gardiens ne montrent aucun désir de se former à la nouvelle technique<sup>31</sup>. Encore une fois il faut attendre les années 1880 pour que l'amélioration se fasse sentir. Les postulants plus nombreux et les effets d'une politique scolaire nationale plus affirmée se combinent pour offrir un choix plus large de candidats plus instruits. La nette revalorisation des salaires en 1886 n'est pas non plus étrangère à cette amélioration des cadres.

•

Il ne faudrait donc pas broser un tableau idyllique de la profession : si tous les gardiens recrutés depuis 1848 savent lire et écrire ils ne maîtrisent pas tous, et loin s'en faut, parfaitement leur sujet. Les notes des ingénieurs

---

28. Archives départementales du Morbihan, S210, Personnels, Lorient, 10 juin 1895, l'ingénieur Humbert.

29. Archives personnelles fonds Fenoux, Notations, Brest, 28 octobre 1887.

30. Archives personnelles fonds Fenoux, Notations, Brest, 28 décembre 1887.

31. Archives phares et balises Brest, 7 octobre 1873, l'ingénieur en chef par intérim, Fenoux.

pour évoquer les lacunes scolaires de leurs agents sont nombreuses, particulièrement entre 1880 et 1914. Non que le recrutement se détériore durant cette période, au contraire nous l'avons dit, mais sans doute et plus simplement est-ce que les exigences du service obligent les gardiens à tenir scrupuleusement leur carnet de veille et les comptes mensuels de consommation des huiles. Les papiers administratifs demandent des connaissances en arithmétique et en grammaire toujours plus solides et les lacunes des gardiens sont plus remarquées.

En juin 1884, au plus fort de la première grande crise sardinière, Pierre-Bénoni LeLuc, marin-pêcheur de Quiberon, effectue les démarches nécessaires pour obtenir un poste de gardien mais l'ingénieur est défavorable à cette demande :

Le pétitionnaire bien que sachant lire et écrire ne possède pas les éléments de l'arithmétique nécessaires pour tenir les états de service des phares et des fanaux <sup>32</sup>.

Le critère des acquis scolaires n'est pourtant pas essentiel : en 1908 Eugène Louedin présente, sur recommandation du ministre des Travaux publics, une demande pour obtenir un poste de gardien de phare. Le candidat vient de quitter le service militaire par suite de sa mise à la réforme :

[Il paraît] peu vigoureux. Or, dans le département du Finistère, où les services des phares en mer sont nombreux, le service de gardien de phare exige un tempérament robuste et l'expérience nous a amenés à reconnaître qu'il était nécessaire de se préoccuper beaucoup plus pour le recrutement des personnels des gardiens, des conditions d'aptitudes physiques que des conditions d'aptitudes intellectuelles, le service étant en somme à la portée des intelligences les plus médiocres <sup>33</sup>.

Six ans plus tard, le conducteur chargé de la subdivision de Belle-Île répond au directeur du service des Phares qui s'interroge sur la valeur d'un gardien en poste aux Poulains jugée lamentable au cours de l'inspection.

Comme vous avez pu le constater ce gardien est malpropre par nature. C'est un simple <sup>34</sup>.

On peut souligner que ce fameux agent avait bel et bien été recruté quelques années auparavant par ce même conducteur si peu compatissant. De même deux ans plus tard, l'ingénieur en chef du Finistère demande quelques éclaircissements sur la nomination d'un postulant :

---

32. Archives départementales du Morbihan, S210, Personnels, Lorient, juin 1884, l'ingénieur Herpin.

33. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 31 mars 1908, l'ingénieur Vicaire.

34. Archives DDE Vannes, Personnels, Le Palais, 26 novembre 1914, le conducteur au directeur Ribière.

[Soit l'examen d'instruction primaire auquel on a soumis le candidat doit être pris en compte et alors] ce malheureux Legall, qui jamais ne pourra faire un compte de consommation d'huile, mérite d'être laissé à ses études actuelles, soit cet examen n'est pas obligatoire et ne signifie rien, et alors il est préférable de ne pas le joindre à l'épreuve écrite<sup>35</sup>.

L'administration préférerait donc bien de solides gaillards, même sans grandes connaissances scolaires, puisque Legall est recruté en définitive sans autre difficulté.

Certains gardiens particulièrement inefficaces sont obligés de se remettre au travail pour espérer poursuivre leur carrière dans le service des Phares.

Jean Gourvil, gardien au phare de l'Île Noire depuis février 1877 connaît un nouvel ingénieur d'arrondissement en 1896 qui s'inquiète du manque d'instruction de cet agent.

Lorsque nous avons pris notre service [...] le gardien ne savait pas un mot du règlement et se déclarait incapable d'essayer même de l'apprendre [...]. Depuis dix-huit mois la situation s'est améliorée [...]. Le gardien s'est donné beaucoup de peine pour apprendre les instructions qu'il sait convenablement. Ainsi avons-nous l'intention de le proposer cette année pour la première classe<sup>36</sup> [qu'il obtient en mai 1900].

D'autres agents, peu nombreux il est vrai, fournissent naturellement les efforts nécessaires pour se mettre au courant des dernières évolutions techniques dans le domaine de l'éclairage des phares.

Ainsi, Henri Le Corps, gardien au phare de Beuzec-Conq depuis 1860, assiste en 1890 à la transformation du feu d'origine. La nouvelle installation demande de sérieux efforts d'adaptation et la direction de l'appareil exige « le plus grand discernement [pour] un feu difficile à conduire ». Le rapport annuel de notation de 1893 propose une gratification :

Mérite un avancement pour l'habileté et la conscience dont il a fait preuve lors de l'installation du nouveau fanal.

Le rapport de 1894 propose même la première classe, promotion exceptionnelle pour le gardien d'un petit fanal comme celui de Beuzec. Il faut croire que l'agent présentait les qualités requises puisque, par décision ministérielle du 1<sup>er</sup> juillet 1895, il obtient le grade le plus élevé, à 67 ans tout de même !<sup>37</sup>

Cet exemple de gardien émérite et soucieux de se perfectionner reste cependant très rare et les recommandations pour l'attribution des gratifications annuelles ne révèlent que cinq cas similaires sur une période de 80 ans dans le Finistère.

---

35. Archives DDE Quimper, Quimper, 19 janvier 1916, l'ingénieur en chef Leroux.

36. Archives DDE Quimper, Morlaix, 2 mai 1899, l'ingénieur Kerviler.

37. Archives personnelles fonds Fenoux, notation du gardien Le Corps.

## Les agents qualifiés

Dans le règlement de 1889 le certificat de bonne vie et mœurs disparaît au profit d'un extrait du casier judiciaire créé en 1848 mais couramment utilisé seulement trente ans plus tard. Dorénavant le candidat est aussi tenu de passer un examen médical devant un médecin assermenté qui fournit alors un certificat constatant « que le postulant n'est atteint d'aucune infirmité apparente ou cachée » qui s'opposerait « à un service actif ou journalier ». Ils sont toujours choisis « de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre ou de mer » mais, précision supplémentaire, aussi « parmi les ouvriers d'art ». Cette dernière observation est la marque de l'évolution du métier de gardien. En effet, les techniques d'éclairage évoluent très rapidement en cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle : l'utilisation de la force électrique pour alimenter des lampes à arc oblige le service des Phares à recruter des employés qui connaissent bien le fonctionnement des machines à vapeur et des magnétos. Mais le foyer traditionnel de formation et de recrutement, la Marine, ne dispose pas de ces catégories de personnel – chauffeurs et mécaniciens – en nombre suffisant. Il faut les débaucher ou aller les chercher ailleurs, alors qu'eux-mêmes ne recherchent pas ces emplois très mal rémunérés par l'administration qui doit se satisfaire jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale d'un personnel permanent mais médiocre ou compétent mais temporaire, en attente d'une place beaucoup mieux payée dans l'industrie privée<sup>38</sup>.

En étudiant les arrêtés de nomination pour le phare électrique d'Eckmühl, allumé officiellement le 17 octobre 1897, nous constatons une succession ininterrompue de gardiens pendant les quatre premières années de fonctionnement. Ce grand phare nécessite la présence permanente de six agents dont un mécanicien et deux chauffeurs ; le service demandé est très difficile, très éprouvant pour les organismes. Quant au montant du salaire il est sans doute trop faible pour que les nouveaux recrutés restent de longues années dans ces postes.

Le maître de phare, Alexandre Naud, ne reste que quatre ans ; son remplaçant, Auguste Mantelet, à peine deux. Il est vrai que ce dernier décède au phare en septembre 1904. Le mécanicien Marie Ismaël Martin, nommé en novembre 1896, présente sa démission le 15 janvier 1898, son remplaçant, Joseph Marie Guého l'imite six mois plus tard le 16 août 1898. Gloaguen qui le remplace ne reste que six mois, remplacé à son tour par Yves Leubeul qui quitte le phare en mai 1900. Enfin, Théophile Le

---

38. Le candidat Mathurin Le Brazidec fut admis dès la réception de sa demande ; cet ancien sergent du 63<sup>e</sup> RI n'était ni marin ni finistérien et pourtant il fut nommé au phare du Minou en septembre 1869. Il maîtrisait, chose rare à l'époque, la technique du télégraphe et il eut la charge du bureau télégraphique installé au phare pendant toute sa carrière.

Borgne, appelé en renfort, s'acquitte fort bien de sa tâche et reste dans ce phare jusqu'à sa retraite en décembre 1936.

Le gardien Pierre Kervran, nommé en novembre 1897, quitte le service en mars 1899. Son remplaçant, Le Guillou, présente sa démission le premier octobre 1899 ; Joseph Vigaud résiste deux ans. René Hélias abandonne en février 1898 remplacé par deux auxiliaires successifs. Il faut attendre Jean Kerninon nommé en novembre 1899 pour trouver enfin un candidat stable qui achève aussi sa carrière dans le service des Phares.

17 gardiens avant d'obtenir une équipe stable : il faut avouer, à leur corps défendant, que les instructions draconiennes des ingénieurs locaux sont quelque peu décourageantes : le samedi, balayage de l'escalier de 365 marches ; le lundi, balayage du vestibule et de la chambre d'honneur et nettoyage de la rampe de cuivre ; vendredi et samedi, nettoyage des plaques d'opaline sur les murs intérieurs de 60 mètres de hauteur ; mercredi, lavage du carrelage de la salle des machines ; jeudi, nettoyage de la forge et du magasin aux huiles ; mardi, nettoyage des bureaux et des chambres réservées ; tous les jours, nettoyage des optiques et de la machine de rotation ; périodiquement nettoyage des jardins...

Cette instabilité des personnels se retrouve de la même manière et pour une période similaire dans l'autre grand phare électrique du Finistère, celui du Créac'h d'Ouessant. Six agents travaillent dans cet établissement, le plus important d'Europe au début du siècle.

Après bien des difficultés, l'ingénieur de Brest parvient à embaucher en août 1889 Claude Vigaud, le frère de Joseph en poste à Eckmühl, ouvrier-mécanicien dans la marine militaire. Ce dernier quitte le service en 1901, sans attendre la réponse à sa lettre de démission, parce que des propositions très intéressantes lui ont été faites par des industriels brestois.

Auguste Malgorne, matelot-chauffeur sur le baliseur de Brest arrive au phare en mars 1889 mais demande immédiatement sa mutation pour un autre établissement tant les conditions de travail dans la chaufferie sont pénibles. Il obtient le poste du Stiff, jugé beaucoup plus calme en 1902.

Jean-Marie Gentil, mécanicien de la Marine, arrivé en décembre 1894 démissionne en juin 1900.

Ensuite les périodes d'engagement se réduisent singulièrement :

Corentin Fabien est nommé en octobre 1896 mais quitte le service un an plus tard en octobre 1895. Pour le remplacer on nomme en novembre Jean-François Raguènes, mais il ne reste que 15 jours au phare. Son remplaçant, Joseph Russaouen, mécanicien de la Marine, est nommé le premier novembre 1896 ; il arrive au Créac'h en décembre, mais démissionne au bout de huit mois en septembre de l'année suivante. Victor Bothorel lui succède, mais ne reste en poste que trois mois et demi. Pierre-Marie Simon prend la place à dater du 3 juin 1898 mais quitte le service en février 1899...

Les raisons de ces départs, clairement énoncées dans deux lettres de démission, sont d'une part les conditions pénibles de travail (toute l'année, tous les jours et nuits d'astreinte) et d'autre part la modicité du salaire. Quand on sait, de plus, que le tournant du siècle est une période de forte hausse des salaires ouvriers et surtout de ceux des ouvriers qualifiés<sup>39</sup> il n'est pas étonnant de constater ces nombreuses démissions pour occuper des emplois à terre, dans l'industrie, beaucoup mieux rémunérés.

En 1910, le phare du Four est équipé d'un nouveau signal sonore à air comprimé qui exige pour être réellement efficace qu'une partie au moins des gardiens en poste possèdent les connaissances mécaniques élémentaires indispensables à l'entretien du moteur et du compresseur. Personne alors au phare ne dispose de ces qualités et les candidats satisfaisant à ces conditions sont peu nombreux dans le département :

La presque totalité des demandes émanent de simples marins-pêcheurs. M. le conducteur Crouton a cependant trouvé un candidat, M. Castrec Jean [...], qui est actuellement employé comme aide-mécanicien chez M. Esneault, constructeur à Brest, et qui paraît avoir les connaissances et les aptitudes requises pour prendre au phare du Four les services que nous attendons d'un nouveau gardien<sup>40</sup>.

Un mois plus tard seulement, le gardien Castrec est au phare, mais il demande rapidement sa mutation pour un phare à terre. Comme il ne peut l'obtenir dans le Finistère, lorsque l'ingénieur en chef de Charente lui propose un poste à Chassiron, il s'empresse de l'accepter.

Les gardiens disposant d'un bagage technique important restent rares et très recherchés. Malgré les indemnités spéciales versées pour le service des machines électriques les candidats sont toujours aussi peu nombreux et de toute manière peu désireux de demeurer longtemps dans ce métier.

Pour l'emploi de gardien mixte, chauffeur-mécanicien et gardien, libéré en novembre 1913 au phare du Créac'h, il est indispensable de trouver un candidat capable de rendre des services comme ouvrier-mécanicien et ajusteur tout en secondant le maître de phare pour l'entretien des machines et appareils divers. Mais l'ingénieur de Brest avoue qu'il est très difficile de trouver un postulant correspondant à ces exigences qui consente à débiter avec le traitement d'un gardien de 4<sup>e</sup> classe.

Cependant nous avons rencontré après bien des difficultés et des recherches infructueuses un candidat qui paraît réunir les qualités désirables<sup>41</sup>.

S'il est impossible d'augmenter le salaire annuel de 1 000 francs, en jouant sur les indemnités diverses, on parvient à proposer 492 francs d'al-

39. FOURASTIÉ (Jean), *D'une France à l'autre*, Paris, Fayard, 1987, p. 37. Un gardien de 3<sup>e</sup> classe touchait 800 francs/an de salaire et 400 francs de prime, un total de 1200 francs soit moins de 4 francs/jour ; un ouvrier qualifié, ajusteur ou mécanicien, gagnait facilement le double.

40. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 30 mai 1910, l'ingénieur Montigny.

41. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 28 novembre 1913, l'ingénieur Montigny.

locations accessoires . Le candidat Yves Jaouen, quartier-maître mécanicien, doit se présenter le 28 janvier 1914 après sa libération par la marine militaire : le contrat d'embauche est préparé avant la démobilisation du candidat, recruté sur son lieu de travail et sans avoir jamais postulé. Mais le 4 décembre le sieur Jaouen ne se présente pas :

... [ayant trouvé un emploi] bien plus avantageux que le poste de gardien de phare que vous m'avez proposé. Je vous serez (*sic*) très reconnaissant de ne pas donner suite à cette demande.

Et l'ingénieur local d'entériner cette décision en concluant :

[Cette renonciation confirme] ce que nous avons dit de la difficulté de trouver un candidat possédant les aptitudes nécessaires pour seconder utilement le maître de phare et qui consente à débiter avec le traitement de gardien de 4<sup>e</sup> classe<sup>42</sup>.

•

Le règlement de 1893 revient encore avec force sur la nomination des seuls candidats militaires aux emplois de début :

réservés aux anciens sous-officiers présentés en vertu de l'article 24 de la loi du 18 mars 1889 par la commission de classement siégeant au Ministère de la guerre, ou aux anciens militaires gradés remplissant les conditions déterminées par le règlement d'administration publique du 28 janvier 1892 ; [il admet toutefois qu'à défaut] de candidat dans cette catégorie, les gardiens classés sont nommés sur la proposition de l'ingénieur en chef et après avis du Préfet, et choisis de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre et de mer ou parmi les ouvriers d'art<sup>43</sup>.

*A priori* le recrutement paraît verrouillé et ne permet plus de puiser dans les communautés des ports de pêche locaux ; d'éventuels candidats seraient insuffisamment formés. Mais encore une fois, entre 1893 et 1914, on ne compte, pour le Finistère, en tout et pour tout que deux gardiens classés par la Commission de l'armée et encore faut-il souligner que les deux candidats sont d'anciens marins-pêcheurs ayant contracté un engagement volontaire dans la marine nationale. Le règlement de 1893 répond à des impératifs politiques sans avoir entamé le rôle prépondérant, dans le choix final, des ingénieurs des Ponts qui savent composer avec la loi dans l'interprétation du terme « anciens militaires ».

Les autorités réitèrent dans le décret suivant, du 29 juin 1909<sup>44</sup>, les obligations concernant le personnel militaire en congé :

---

42. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 9 décembre 1913, l'ingénieur Montigny.

43. Décret du 17 août 1893, article 4, Nomination des agents classés.

44. Titre III, « Personnel des phares et balises », chapitre 1, article premier, Personnel.

Les emplois de début seront réservés en totalité aux anciens militaires présentés en vertu du chapitre IV du titre IV de la loi du 21 mars 1905 par la commission de classement siégeant au ministère de la Guerre<sup>45</sup>.

À défaut de candidats de cette catégorie, le personnel classé est toujours nommé sur proposition de l'ingénieur en chef et avis favorable du préfet. L'esprit de la loi et l'application sur le terrain diffèrent notablement : en effet, pratiquement tous les dossiers de candidature acceptés portent bien la mention « ancien militaire », mais il s'agit toujours d'inscrits maritimes, anciens marins de commerce ou de la pêche ; le législateur se satisfait de la mention et l'ingénieur continue d'effectuer son choix sans le contredire.

Cette façon d'opérer s'achève entre les deux guerres mondiales. Pour disposer d'un corps d'agents compétents, il convenait d'instruire des élèves dans des centres conçus comme les écoles britanniques. La première mesure en ce sens est prise en 1930 par le ministre des Travaux publics qui signe un arrêté fixant le programme des épreuves d'aptitude technique spéciale pour obtenir un emploi de gardien de phare. Le texte législatif retient deux catégories de personnel :

– [la première] pour les établissements ne comportant pas d'appareil mécanique ou électrique où seules les connaissances générales du certificat d'études primaires suffisent ;

– [une seconde catégorie] pour les phares comportant des appareils mécaniques ou électriques. Les postulants doivent conduire et entretenir un moteur Diesel ou à essence, connaître les bases de l'électricité et de la radio-électricité pour réparer des circuits simples<sup>46</sup>.

Tous les candidats doivent savoir nager et godiller avant de se présenter dans l'un des six centres d'examen situés à Paris, Dunkerque, Cherbourg, Brest, la Rochelle et Toulon. La professionnalisation du métier s'accroît les années suivantes notamment avec la publication en 1938 d'un décret d'organisation du corps fixant les conditions de recrutement des maîtres de phares :

... parmi les contremaîtres ou ouvriers de métier aptes au commandement, et experts en travaux de mécanique, appareillages électriques ou radioélectriques<sup>47</sup>.

Les militaires sont définitivement exclus, le gouvernement officialise une situation de fait, opératoire depuis cinquante ans, et s'écarte définitivement du modèle traditionnel qui accordait toute confiance aux seuls marins et ouvriers ayant la pratique de la mer.

---

45. Commission instituée par l'article 70 de la loi du 21 mars.

46. Décret du 30 novembre 1931, Maurice Deligne, Ministre des Travaux publics.

47. Décret du 16 décembre 1938 et arrêté du 4 janvier 1940 fixant les conditions d'application du décret, A de Monzie, ministre des Travaux publics.

Après la Seconde Guerre mondiale, cette volonté de formation des agents est encore renforcée. Le corps des gardiens est officiellement scindé en deux en 1950<sup>48</sup>. D'une part, on retrouve les agents s'occupant des feux à pétrole ou des appareils électriques très simples ; ils continuent de porter le nom de gardiens de phares. D'autre part, les agents chargés des feux électriques complexes et des appareils radio-électriques s'appellent dorénavant les électro-mécaniciens de phare (EMP). Il convenait parallèlement, tout en conservant les sources traditionnelles de recrutement, de l'élargir à de jeunes diplômés des écoles techniques et/ou d'améliorer la formation des personnels en place. Les agents sont toujours choisis en priorité parmi les marins et les fils de gardiens, c'est-à-dire dans un vivier familiarisé avec les choses de la mer et avec les traditions du service<sup>49</sup>. Mais ces nouvelles recrues doivent effectuer un stage probatoire de six mois comme auxiliaires dans un phare en mer. Si le bilan s'avère satisfaisant, ils sont admis en tant que stagiaires à suivre des cours de formation technique et d'instruction professionnelle, d'abord à l'école du cap Gris-Nez ou à celle du phare des Baleines où ils reçoivent une instruction théorique sanctionnée par un certificat avant de compléter leur formation pratique dans un grand centre de balisage à Brest ou à Saint-Nazaire<sup>50</sup>. À l'issue de ce stage ils sont nommés EMP ou gardiens de phares.

Aujourd'hui le recrutement s'effectue par la voie d'un concours national organisé par le ministère de l'Équipement. Pour l'année 1997, cinq candidats sont retenus dont aucun n'appartient au monde maritime ou à la Bretagne.

### Les gardiennes hors-classe

D'autre part le service recrute des femmes, personnel qui accomplit ses tâches docilement et avec une grande régularité. Nous avons déjà souligné que la profession des gardiens de phares connaît une très forte féminisation dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce phénomène est bien connu pour les services du Télégraphe de Paris qui embauche massivement dès 1877. Un premier concours est ouvert en 1887 qui admet les femmes dactylographes dans les services des ministères, mais aux Phares et balises il ne s'agit pas de postes nouveaux ; les femmes remplacent les hommes dans les petits phares. Le règlement des gardiens de 1889 dans son article 13 officialise la situation. Le service des feux d'importance secondaire ou particuliers peut être confié par abonnement à des personnes qui ne sont pas classées parmi les gardiens de phares ; ces emplois peuvent être pourvus par des femmes, choisies de préférence parmi les veuves des agents de l'administration. Elles remplissent

48. Arrêté ministériel du 10 mai 1950.

49. VALLS (Paul), *Mission de réflexion sur l'organisation de la signalisation maritime des côtes de France*, Paris, Conseil général des Ponts et Chaussées, 1994, p. 26.

50. PASSANI (P.), « L'École des gardiens de phare du phare des Baleines », dans *Bulletin de l'A.I.S.M.*, n° 39, 1969, p. 23-27.

leur rôle consciencieusement et elles remplacent même avantageusement les hommes. Pour le Service ces auxiliaires sont précieuses à plus d'un titre car leur salaire reste toujours inférieur à celui des agents de la sixième et dernière classe et... leur tempérance est un atout non négligeable :

[Nous n'avons jamais] à [nous] plaindre de leur penchant pour la boisson ce qui n'est pas le cas de nombreux gardiens de notre arrondissement<sup>51</sup>.

La présence d'une femme dans une maison-phare est un gage de sécurité. Si un tel établissement est dirigé par une « reine du foyer », épouse, mère et ménagère, on n'a plus à craindre que l'intérieur soit mal tenu<sup>52</sup>.

L'une des toutes premières femmes nommées en accord avec le nouveau règlement s'appelle Marie-Perrine Messenger<sup>53</sup>. Elle remplace son mari décédé au phare de Pontusval le 8 décembre 1889 et connaît parfaitement le fonctionnement de l'appareil. Elle reste en poste jusqu'à l'âge de 75 ans ; sa fille, Joséphine Perrot, la remplace.

De la même façon Sophie Le Noret, veuve d'un gardien mort en service, obtient le poste de Corsen en 1893.

Cette façon d'opérer se généralise dans tous les départements maritimes.

Ernest Brache est nommé en 1905 au phare d'Agon dans la Manche. Il décède au phare en 1914 et sa femme prend aussitôt la suite, nommée gardienne auxiliaire jusqu'à sa démission en 1930<sup>54</sup>.

Martien Bontonnou, de retour de Côte-d'Ivoire, est nommé dans le Finistère en 1902 et termine sa carrière aux phares d'Audierne. Admis à faire valoir ses droits à la retraite au 1<sup>er</sup> janvier 1930, il ne peut jouir de ce repos mérité car il meurt quelques jours avant, le 9 décembre 1929. Sa veuve et ses enfants demandent un secours rapide pour assurer la survie de la famille. En fait l'ingénieur préfère nommer la mère et la fille aînée qui assurent déjà l'allumage et la surveillance depuis de longs mois car le père et mari avait une santé incompatible avec le service.

Le service des Phares nomme aussi de plus en plus de couples mariés pour remplacer les gardiens classés mutés, démissionnaires ou retraités. De cette manière, il économise un salaire plein.

Après le départ de l'agent Gourvil en 1909 la proposition de l'ingénieur est ainsi formulée :

Pour le service de l'Île Noire en baie de Morlaix, le ménage Scornet, sur lequel nous avons de très bons renseignements, auxquels nous ajoutons cette considération que madame Scornet est fille du gardien actuel et est déjà très au courant du service<sup>55</sup>.

51. Archives DDE Quimper, Personnel, Brest, 16 mai 1908, l'ingénieur Vicair.

52. BARD (Christine), *Les Femmes dans la société française au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, A. Colin, 2001, p. 34.

53. Décision ministérielle du 1er janvier 1890. Cf. supra, p. 68.

54. SAINT-DENIS (Guy de), « Blainville-sur-mer, une pépinière de gardiens de phare, 1866-1945 », dans le *Bulletin municipal de Blainville-sur-mer*, n° 31, janvier 2000, p. 16-20.

55. Archives DDE Quimper, Personnel, Quimper, 22 novembre, l'ingénieur en chef Pigaud.

La consultation du registre des gardiens nommés dans le Morbihan entre 1914 et 1939, montre que la plupart de ces gardiens ne sont pas des fonctionnaires de premier rang, 28 seulement sont classés et les 42 autres sont nommés comme auxiliaires. Parmi ces 42 auxiliaires, nous remarquons la présence de 22 femmes, souvent les épouses, parfois les filles et enfin les veuves des gardiens pour les établissements les plus petits. Soit 31 % de l'ensemble ! Un tiers des gardiens sont des gardiennes. Si les femmes demeurent largement exclues des services administratifs ce n'est plus vrai pour cette profession où les pourcentages de féminisation sont toujours plus élevés que dans des secteurs traditionnellement considérés comme réservés tels que l'enseignement, la protection sociale ou les Postes et Télégraphes. Elles restent cantonnées dans des rôles subalternes, d'auxiliaires corvéables, sans sécurité de l'emploi, sans retraite, et pour des salaires bien moindres<sup>56</sup>, elles n'ont vraiment aucun motif de remercier la République<sup>57</sup>.

Plus précisément, les gardiennes hors-classe reçoivent entre 300 et 450 francs par an en 1914 alors que leurs maris gardiens touchent un traitement compris entre 650 et 1 750 francs. Si le décalage entre les salaires masculins et féminins existe dans toutes les professions, on mesure ici combien l'administration pratique une ségrégation particulièrement éhontée à l'encontre d'une population pourtant plus docile et plus minutieuse. En 1872 le salaire ouvrier journalier est de 2,35 francs pour un homme et de 1,50 franc pour une femme ; en 1911 il est respectivement de 4,81 francs et 2,29 francs<sup>58</sup>, soit à peu près un salaire double pour les hommes à temps de travail égal. On est loin des salaires versés aux gardiens de phares, quatre, voire cinq fois supérieurs à ceux des femmes. Pour des responsabilités et un travail analogues elles sont moins payées et privées de toute possibilité d'avancement. Enfin, pour les gardiens en couple, quand le mari prend sa retraite sa femme n'a d'autre choix que la démission, sans indemnités ni pension, après avoir quitté les logements administratifs attachés au phare.

Et les Phares et balises ont pleinement conscience de leur intérêt économique en engageant des femmes : en 1975, dans le Finistère, on comptait encore 19 femmes auxiliaires pour 60 agents.

## Les épouses et les enfants

Partager sa vie et sa tâche avec une épouse est une des voies choisies par les gardiens pour s'assurer aide et soutien ; les postes sur les fanaux des ordres inférieurs permettent aux femmes et aux enfants d'intervenir facilement sur des optiques simples. Encore fallait-il être marié !

---

56. BURDEAU (François), *Histoire de l'administration française du 18<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> siècle*, Paris, Montchrestien, 1994, p. 342.

57. CHARLES (Christophe), *Histoire sociale de la France*, Paris, Le Seuil, 1991, p. 206.

58. PERROT (Michelle), *Histoire économique et sociale de la France, tome IV, 1880-1914*, Paris, A. Colin, 1981.

Sur les 200 nominations recensées pour les gardiens finistériens entre 1838 et 1898 nous connaissons bien la situation matrimoniale de 114 d'entre eux : 103 mariés (90 %) et 11 célibataires (10 %) alors que le taux national de célibat pour la période s'élève à 12,4 %<sup>59</sup> ; nous pouvons émettre l'hypothèse que l'obtention d'un poste stable dans l'administration encourage les unions. La hiérarchie d'ailleurs recherche prioritairement des agents aux mœurs paisibles et la tradition admet que le mariage est un bon moyen de calmer les esprits aventureux. Certains postes sont même interdits aux célibataires :

Le sieur Fournioux, gardien unique de Kermorvan n'y est pas convenablement placé parce qu'il est garçon et que sur ce rocher isolé comme la pointe de Kermorvan il convient d'après les recommandations de M. Reynaud, directeur du service des Phares et balises, de placer autant que possible des hommes mariés<sup>60</sup>.

Les ingénieurs d'ailleurs espèrent toujours des bienfaits du mariage.

[Le gardien Guizio] se met lentement au courant du service. Marié depuis quelques mois, sera peut être plus sérieux à l'avenir<sup>61</sup>.

Nommé le 1<sup>er</sup> janvier 1887 au phare de Batz, il est alors décrit comme un gardien

...peu zélé et sans goût – léger – aurait besoin de travailler à son instruction et ne le fait pas malgré nos recommandations<sup>62</sup>.

Il se marie le 4 juillet 1888 et dès lors son attitude et ses notes s'améliorent nettement. Il termine sa carrière en 1910 au phare de Loctudy.

De même le gardien Joseph Le Saout est nommé aux Pierres-Noires en août 1894 :

Très mou. Ne doit pas se rendre compte de l'importance de son rôle.

Comme il manifeste aussi « quelques tendances à l'intempérance » lors de ses séjours à terre, ses supérieurs n'ont guère d'illusions sur l'avenir de sa carrière naissante et fondent tous leurs espoirs sur son épouse :

Ce gardien, récemment marié au Conquet, est très jeune et depuis peu entré dans le service, il reste encore quelque espoir de le corriger<sup>63</sup>.

Le taux de mariage reste très élevé chez les jeunes gardiens puisque 63 d'entre eux (61,2 %) se marient entre la date de leur demande d'em-

59. BONNEUIL (Noël), « Démographie de la nuptialité », dans *La Société française au XIX<sup>e</sup> siècle*, sous la direction de DUPÂQUIER (Jacques) et KESSLER (Denis), Paris, Hachette, 1992, p. 83, (Pluriel).

60. Archives départementales du Finistère, 4S381, Quimper, 30 octobre 1849, l'ingénieur en chef Lepord.

61. Archives personnelles, fonds Fenoux, notation de 1887.

62. *Ibid.*, notation de 1887.

63. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 18 octobre 1895, l'ingénieur Pigeaud.

ploi et les deux ans qui suivent leur nomination. Avant leur admission, 28 agents, âgés, sont déjà mariés ; 12 seulement se marient bien après leur accès à la fonction publique, mais rien ne permet de mesurer les influences mutuelles du mariage et de la fonctionnarisation. Le mariage et la paternité assagissent très certainement les jeunes marins pêcheurs et l'administration répond toujours favorablement aux demandes de mariage. Elle accorde même des congés exceptionnels aux fiancés surtout s'ils occupent des postes en mer : ainsi un congé d'un mois est octroyé au gardien Jean Abily à l'occasion de son mariage<sup>64</sup>.

Après le mariage, les enfants naissent régulièrement et leur nombre par famille est celui de la moyenne française pour les catégories ouvrières, 3,5 naissances par couple. Ces enfants devenus adultes, très au fait du fonctionnement des optiques pour avoir aidé leurs pères, seraient une pépinière de recrutement pour les ingénieurs qui doivent pourvoir au remplacement des retraités... mais ils connaissent, trop bien, toutes les difficultés du métier.

•

L'administration encourage toujours l'hérédité professionnelle car elle représente à leurs yeux un gage de fidélité au service. Cette attitude est partagée par l'ensemble des corps de direction dans toutes les professions de l'industrie ou de l'État et dans tous les départements ministériels. Les grandes compagnies de chemin de fer, notamment, restent célèbres par le nombre de « familles cheminotes » restées fidèles de génération en génération à leur employeur<sup>65</sup>. Le service des Phares n'échappe pas à cette règle :

Ce candidat est le fils de l'ancien gardien-chef de l'île de Batz. Il mérite à ce titre qu'on lui donne un tour de faveur sur les autres candidats en présence<sup>66</sup>.

Ce type de recommandation est courant, mais il est très rare de rencontrer sur plusieurs générations une véritable lignée de gardiens de phares malgré l'opinion communément admise.

Le Cunff, le premier, a décrit l'une de ces familles qui donna sur cinq générations plus d'une quinzaine de gardiens de phares, les Kerfriden.

Si l'on additionnait ainsi toutes les années passées par les membres de la famille Kerfriden sur les tours à feu on obtiendrait un chiffre voisin de 300. Oui, trois siècles au service des Phares.

64. *Ibid.*, Décision ministérielle du 30 novembre 1901. Pour l'anecdote, d'après les 101 dates de mariage recensées avec précision nous constatons qu'on se marie essentiellement à l'automne en septembre, octobre et novembre. Par contre aucun mariage n'a été célébré au mois d'août et seulement un en décembre. Cette « saison du mariage » relevée par BONNEUIL (*op. cit.*, p. 105) est confirmée pour cette population littorale si particulière.

65. RIBEILL (Georges), *Les Cheminots*, Paris, La Découverte, 1984, p. 26–30.

66. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 8 juin 1894, l'ingénieur Pigeaud.

L'ancêtre, Laurent, originaire de l'île de Batz servit sur le grand phare de son île natale de 1836 à 1874.

Trois de ses quatre fils suivent la voie paternelle : Nicolas commence sa carrière à l'Île Noire en baie de Morlaix avant de passer 22 ans aux Pierres-Noires, puis 10 ans à terre au phare de Trézien. Jean reste 36 ans aux petits phares de l'Île Noire puis de la Lande. Charles accomplit tout son temps au grand phare de Batz comme son père.

Trois des six enfants de Nicolas entrent à leur tour dans l'administration des phares : Joseph, Léon et Eugène.

Les trois fils de ce dernier, Joseph, George et Louis-Eugène perpétuent la tradition familiale, deux dans les phares et l'autre matelot sur le baliseur.

Les deux fils de Jean effectuent aussi leur demande mais seul l'aîné, Léon-Marie, entre dans la carrière ; son jeune frère, Bonaventure, préfère la navigation de commerce.

Cette énumération reste cependant exceptionnelle et sans doute unique dans l'histoire du service des Phares.

On retrouve dans le Morbihan plusieurs familles qui donnent elles aussi de nombreux gardiens au service, telles les Thomas ou les Le Rol. Dans les Côtes-du-Nord, le service put compter sur plusieurs membres de la famille Le Roy ; en Loire-Inférieure la famille Frioux donna sur trois générations des gardiens au département mais le total des années de service est loin des 300 ans des Kerfriden et ces exemples restent l'exception. Les lignées s'interrompent rapidement car les fils connaissent certes le travail mais aussi les conditions d'existence, difficiles, de leurs pères. Ils préfèrent donc des métiers mieux payés et pratiquement tous aspirent à participer au mouvement d'ascension sociale car la marche la plus basse est occupée par le gardien de phare.

Un autre cas de figure assez singulier se présente sur les îles du Finistère et du Morbihan. Les gardiens, sans être frères ou cousins, appartiennent tous à la même famille élargie. L'exemple est particulièrement frappant pour Ouessant où j'ai plus précisément effectué des recherches. Autour d'une famille originelle, les Malgorn, qui donnent directement 11 gardiens et 3 gardiennes auxiliaires, par le biais des alliances matrimoniales nous dénombrons au total 31 gardiens classés et 9 auxiliaires : 1 Armand, 2 Brezel, 2 Le Gall, 3 Salaün, 3 Masson, 4 Cozan, 5 Le Noret... Par le jeu des mariages doubles ou croisés, les unions dans l'affinité renforcent l'idée d'une communauté homogène soudée par des « renchaînements » d'alliance<sup>67</sup>.

Il s'agit plus simplement d'un phénomène insulaire, les habitants, à l'écart des grands axes, pratiquant l'endogamie.

---

67. LEBIC (Isabelle), *op. cit.*, p. 44.

Il existe entre eux une parenté assez rapprochée qu'ils resserrent chaque jour davantage par leurs mariages car ils ne contractent pour ainsi dire jamais d'union en dehors<sup>68</sup>.

Cette description de l'île de Sein en 1900 est tout aussi pertinente pour Molène, Ouessant ou Groix. Comme de plus il existe dans ces îles – sauf à Molène – de grands établissements de signalisation maritime accueillant de quatre à six ménages dans des locaux contigus, le rapprochement pousse à des unions au sein du personnel ou de ses enfants.

Ces modèles sont assez connus si bien que, en généralisant, on a beaucoup insisté sur la cohésion de la profession de gardien, sur l'attachement au métier puisque si facilement transmis aux fils en s'appuyant sur des exemples trop particuliers. En fait il n'en est rien ; on ne peut évoquer *stricto sensu* un phénomène d'auto-recrutement. Les fils de gardiens ne représentent que 15 % environ de l'ensemble du corps : on est loin des 50 % rencontrés chez les meuniers, des 45 % des tisserands, des 41 % des maçons et même des 30 % des marins<sup>69</sup>. Quand il est possible de choisir, les parents préfèrent toujours une situation plus brillante que la leur pour leurs enfants, dans les marines marchande ou militaire, sur les baliseurs des Ponts et Chaussées, où le salaire est double de celui d'un gardien, ou, dans le meilleur des cas, dans l'administration comme instituteur ou receveur des Postes, emplois socialement plus élevés. Dans ces cas les alliances des fils ne s'effectuent plus jamais dans leur milieu d'origine.

### L'affaire Mandolini-Ferracci

« Lorsque la légende devient un fait c'est elle qu'il faut imprimer<sup>70</sup> » : un épisode de l'histoire des gardiens de phares est une parfaite application de ce principe.

Après la Première Guerre mondiale, les autorités cherchent à placer les mutilés. Elles leur offrent des postes de fonctionnaires compatibles avec leur handicap. Le service des Phares est lui aussi mis à contribution et sommé d'accueillir en son sein ces soldats blessés, comme toutes les autres administrations françaises, nous l'avons déjà vu. Mais on connaît aussi le désir du directeur de ce service de se soustraire à cette obligation car il considère, à juste titre, comme inconcevable d'attribuer des postes de gardiens à des agents amoindris physiquement. Il faut un drame national pour que l'opinion et le Parlement prennent conscience de l'absurdité de la situation.

Comment peut-on vivre dans certains phares qui jalonnent l'Atlantique finistérien ? On a peut être oublié ce qui ce passa, il y a sept ans, au phare

---

68. PÉRON (Françoise), « L'île de Sein en 1900 d'après le rapport du médecin de la Marine », dans les *Cahiers de l'Iroise*, Brest, 1983.

69. DUPAQUIER (Jacques) et PELISSIER (Jean-Pierre), « Mutation d'une société. La mobilité professionnelle », dans *La Société française*, *op. cit.*, p. 150.

70. *L'homme qui tua Liberty Valance*, 1962.

de la Vieille qui est l'autre nom de Gorlebella. Il se dresse en plein Raz de Sein, en plein fleuve Océan, en pleins remous. Les gardiens étaient deux Corses, mutilés de guerre. La France reconnaissante leur avait octroyé, comme situation de tout repos cette fonction... Une loi bien intentionnée attribuait à des blessés de guerre un certain nombre de postes, comme s'il s'agissait de squares ou de bureaux...

Voici comment le géographe concarnois Auguste Dupouy relatait en 1934 un événement survenu au phare de la Vieille, avec les plus prenants accents de vérité dix ans après les événements<sup>71</sup>.

L'histoire des deux gardiens corses et mutilés, trente ans après les événements, se racontait encore ainsi :

Non le phare de Gorlebella n'a vraiment rien de comparable avec un square ou un musée de la capitale. Et, lorsque de la pointe du Raz ou de l'île de Sein, on regarde la mer qui moutonne autour du rocher, on se demande quelle aberration avait saisi le Président Poincaré et ses ministres le jour où ils décidèrent que la garde des phares en mer serait confiée, par priorité, aux mutilés de la guerre 14–18. Plus simplement sans doute n'avaient-ils jamais eu l'occasion de mettre le pied sur une tour en mer. En tout cas, lors du conseil des ministres qui se tint le 30 janvier 1923, le président Poincaré apposa sans sourciller sa signature au bas de la fameuse loi sur les emplois réservés qui assimilait purement et simplement le métier de gardien de phare aux paisibles fonctions de garde-champêtre, de facteur rural, ou d'ouvrier aux écritures au bureau de Bienfaisance de la Seine [...]. Ainsi vit-on arriver au phare de la Vieille deux mutilés corses, Mandolini et Terraci, durement éprouvés par la guerre, l'un et l'autre [...]. Dès le début, Mandolini et Terraci avaient protesté contre leur affectation en un tel enfer. Ils s'étaient fait établir des certificats d'inaptitude qu'ils avaient adressés à l'Administration. En pure perte ! La loi était la loi, leur fit-on comprendre. Ils avaient sollicité un emploi réservé ; ils l'avaient obtenu. Que pouvaient-ils espérer de mieux ? [...] Il fallut que la présence de deux mutilés sur la Vieille prît brusquement un caractère tragique pour que l'Administration fût mise au pied du mur. Au milieu de décembre 1925, la tempête se déchaîna sur les côtes de Bretagne... Pas question, évidemment, d'aller ravitailler les gardiens ! [...] Le 19 février ils étaient toujours isolés du monde. C'est alors que se produisit le drame qui devait alerter l'opinion. Dans la nuit du 19 au 20, une goélette de Paimpol, *La Surprise*, alla se fracasser sur les rochers de l'Enfer de Plogoff. On retrouva, dans les jours qui suivirent, trois cadavres déchiquetés, et un cœur mis à nu, arraché littéralement de sa carcasse. Du coup ce fut la panique sur toute la côte bretonne. Des patrons de pêche assurèrent qu'à plusieurs reprises le phare s'était éteint, et que la nuit du naufrage la sirène de brume n'avait pas fonctionné régulièrement [...]. Toute la France connut bientôt le sort des deux gardiens que l'on imagina à bout de force, incapables de mettre en marche le moteur de la sirène et d'assurer la veille<sup>72</sup>.

71. DUPOUY (Auguste), *Face au couchant. Brest, la côte et les îles*, Quimper, Calligrammes, 1984, p. 46, (1<sup>re</sup> ed., 1934).

72. LE CUNFF (Louis), *Feux de mer*, Paris, André Bonne, 1954, p. 115 et suiv.

Le 28 février, la relève fut enfin assurée et les gardiens corses descendus, non sans mal, à terre.

C'est depuis cette date qu'il n'y a plus de mutilés sur les tours en mer<sup>73</sup>.

Et voilà comment on continuait de raconter cet épisode soixante ans après :

Le 30 janvier 1923 fut votée une loi sur les emplois réservés aux victimes de guerre. Elle assimilait curieusement celui de gardien de phare aux paisibles fonctions de gardiens de musée, de facteurs ou de garde-champêtres si ce n'est d'employés aux écritures des bureaux de bienfaisance de la Seine. L'application de ce texte valut de faire flotter le drapeau noir sur le phare de la Vieille, dans l'est de l'île de Sein où la relève s'avéra impossible l'hiver 1926. Les deux gardiens étaient alors des mutilés de la guerre 1914-1918 : poumons perforés et muscles du bras droit sectionnés [...]. L'affaire fit quelques bruits devant le Parlement français<sup>74</sup>.

Les deux gardiens ne sont plus corses, mais leurs blessures se sont aggravées au cours des ans ; cependant les métiers « paisibles » et si bucoliques sont restés identiques. Il est clair que le texte de référence est celui de Le Cunff rédigé en 1954. La légende peut naître car si trois auteurs retracent des faits de la même manière, il est évident que cela vaut preuve d'autant plus qu'il s'agissait de personnes au-dessus de tout soupçon, un géographe et deux journalistes ! Quatre ans plus tard le livre de Dumontier et Gast, qui marquait un indéniable renouveau du genre, reprenait pourtant à l'identique cet épisode tragique :

Deux mutilés originaires de Corse, se retrouvèrent affectés au phare de la Vieille, un des pires enfers bretons [...]. Ils protestèrent, arguèrent de leur inaptitude [...]. Mais les combats contre l'Administration sont le plus souvent désespérés et les tranchées bureaucratiques résistèrent obstinément. Mandolini et Terraci furent donc expédiés sur la Vieille [...]. Sans doute le calvaire des deux hommes serait-il resté à jamais ignoré si une formidable tempête ne s'était déchaînée sur les côtes bretonnes en décembre 1925 [...]. Finalement, le 28 février 1926, une ultime tentative de sauvetage réussit [...]. L'affaire avait fait grand bruit et la loi sur les emplois réservés fut, grâce en grande partie au calvaire des deux Corses, sagement modifiée<sup>75</sup>.

Mais cette histoire pathétique est totalement imaginée et reconstruite au fil des ans. La réalité, accumulation de déboires répétés, est beaucoup plus banale.

Quand la Première Guerre mondiale s'achève, des milliers de blessés, mutilés et malades retrouvent la vie civile. Ils recherchent un travail compatible avec leurs infirmités et l'État se doit de leur venir en aide. Déjà la loi du 17 avril 1916 et le décret d'application du 14 juillet 1916 prévoient,

---

73. *Ibid.*, p. 120.

74. LEGRAND, *Les Phares et leurs gardiens*, Rennes, Ouest-France, 1982, p. 116.

75. DUMONTIER (Jean-Paul) et GAST (René), *Des phares et des hommes*, Paris, EMOM, 1985, p. 116.

dans des conditions spéciales, « des emplois réservés aux militaires et marins réformés n° 1 ou retraités par suite d'infirmités résultant de blessures reçues ou de maladies contractées au cours de la guerre actuelle ». Cependant un certificat d'aptitude professionnelle est nécessaire avant de rejoindre son poste.

En ce qui concerne les emplois de gardien de phare, un arrêté du 25 janvier 1917 complète et précise les modalités d'engagement dans son article 2 :

Avant de délivrer le certificat d'aptitude professionnelle le commandant de subdivision de région invite le candidat à se présenter à l'ingénieur des Ponts et Chaussées dans la circonscription duquel il réside afin que celui-ci puisse constater que l'intéressé est en état d'assurer le service, soit seul, soit avec l'aide de sa famille.

L'article 4 admet que l'ingénieur en chef, après cet examen, peut établir un certificat constatant que l'intéressé est en état, ou non, d'assurer le service. Très rapidement donc les ingénieurs des arrondissements maritimes, chargés d'accueillir les mutilés désireux de s'installer dans les phares, prennent les précautions légales élémentaires pour éviter aux mutilés trop gravement atteints d'obtenir ces postes d'agents des phares et balises, considérés, il est vrai, comme de véritables sinécures. L'administration si décriée est parfaitement au courant des problèmes que peut soulever l'admission de candidats amoindris physiquement et dès le départ les ingénieurs des Ponts multiplient les rapports inquiets, voire alarmistes, pour demander la mise en place d'un paravent législatif efficace. Ils ne veulent, sous aucun prétexte, de mutilés dans les phares.

D'autre part, si le nombre annuel de nominations s'avère relativement élevé, il ne concerne encore qu'une petite partie de l'ensemble des blessés de guerre. Pour les années 1916, 1917 et 1918, dans le Finistère on ne compte environ qu'une dizaine de demandes de mutilés. Par contre, dès la fin de la guerre, ces dossiers s'accumulent sur les bureaux des ministères et la situation empire rapidement. Il faut placer dans une économie civile ces « pauvres couillons du front <sup>76</sup> ». Mais les postes sont occupés par les embusqués : « comment les diminués et les mutilés d'après-guerre les auraient-ils repris ? <sup>77</sup> ».

Ce n'est qu'en 1921 que les Français connaissent l'ampleur de l'hécatombe après la présentation du rapport du député de Nancy, Louis Marin : 1 300 000 morts, 3 594 000 blessés et environ 5 000 000 de malades <sup>78</sup>. Une législation nouvelle s'impose pour faciliter le retour à la vie civile de ces

76. MEYER (Jacques), *La Vie quotidienne des soldats pendant la Grande Guerre*, Paris, Hachette, 1966, p. 363.

77. DUMONTIER (Jean-Paul) et GAST (René), *op. cit.*, p. 116.

78. VINCENT (Gérard), « Une Histoire du secret », dans *Histoire de la vie privée*, tome V, sous la direction de Philippe ARIES et Georges DUBY, Paris, Le Seuil, p. 203 et suiv.

soldats : loi du 31 mars 1919, dite loi Lugol, sur les pensions d'invalidité en fonction du grade et du degré d'invalidité ; loi du 21 juillet 1922 relative au droit à la rééducation fonctionnelle et aux soins gratuits. Dans l'ensemble un train de mesures assez élémentaires : la majorité des anciens combattants « se lassèrent d'être peu écoutés et pensèrent vite à se reposer dans la paix de la ville [...] à oublier<sup>79</sup> ». Cependant certains ne peuvent oublier ; une pension de misère, un foyer déserté, des prix multipliés par 5, l'incompréhension de « l'arrière » leur rappellent la triste réalité quotidienne<sup>80</sup>.

Une quarantaine d'entre eux, les plus abîmés, se réunissent pour la première fois en juin 1921 et créent une association, l'Union des Blessés à la Face et de la Tête<sup>81</sup>. Sous le surnom des « Gueules Cassées » ils connaissent alors un véritable succès. Le colonel Picot est élu député et nommé sous-secrétaire d'État. L'association pèse de tout son poids, par l'intermédiaire de ses adhérents et de son journal<sup>82</sup>, pour obliger la Chambre à voter des lois favorables aux mutilés, pour contraindre le gouvernement à promulguer des décrets organisant l'aide aux anciens combattants les plus démunis. Dans ce contexte est votée la fameuse loi du 30 janvier 1923 sur les emplois réservés, longuement préparée, longuement mûrie ; le Président, du Conseil, Raymond Poincaré, n'appose pas sa signature au bas d'un document bâclé pas plus que le Président de la République, Alexandre Millerand :

Loi réservant des emplois aux anciens militaires pensionnés pour infirmités de guerre, ainsi qu'aux veuves et aux orphelins de guerre.

Article premier : Les officiers et hommes de troupes des armées de terre et de mer, invalides de guerre, c'est-à-dire pensionnés définitifs ou temporaires, par suite de blessures reçues ou de maladies contractées ou aggravées par le fait ou à l'occasion du service au cours de la guerre 1914-1919 [...] bénéficieront pendant un délai de cinq ans [...] d'un droit de préférence pour l'obtention des emplois réservés de l'État, des établissements publics, des départements, de la ville de Paris, d'Algérie et des colonies ...<sup>83</sup>.

Rien de bien nouveau en fait par rapport aux lois et décrets antérieurs puisque l'administration des Ponts et Chaussées était tenue, depuis 1848 au moins, de considérer en priorité les demandes des anciens militaires pensionnés. Le service des Phares admet facilement le principe de la nomination de femmes, de filles ou de fils de gardiens décédés, principe appliqué depuis déjà longtemps dans les arrondissements maritimes. Le

79. MEYER (Jacques), *op. cit.*, p. 365.

80. DELAPORTE (Sophie), « Le Retour des mutilés », colloque *Finir la guerre à Verdun*, Centre de recherche de l'Historial de la Grande Guerre et Université de Picardie, 1997.

81. Sous la direction du colonel Picot (1862-1938), de Bernard Jourdain (1890-1948) et d'Albert Jugon (1890-1959).

82. *Journal des Mutilés et Réformés*, 20 rue de la Chaussée-d'Antin, André Linville, directeur.

83. Journal officiel, 7 février 1923.

contexte, seul, se trouve modifié dans la mesure où l'État doit pourvoir au placement de plus de 300 000 mutilés sans compter les veuves et les orphelins ; de plus les comités départementaux des mutilés et leurs associations de soutien veillent scrupuleusement à l'application de la loi. Le certificat d'aptitude reste obligatoire et deux médecins civils pratiquent l'examen physique des candidats en fonction de l'emploi postulé. Cependant le gouvernement demande beaucoup de mansuétude au corps médical car il restait essentiel pour lui que le plus grand nombre de demandes formulées puissent recevoir satisfaction :

[...] aussi convient-il que, lors des épreuves subies par les candidats[...] les intéressés soient examinés avec le plus large esprit de bienveillance [...]. Un intérêt social et patriotique de premier ordre s'attache à ce que le plus grand nombre possible de réformés [...] puissent obtenir des occupations en rapport avec leur aptitude physique et technique...<sup>84</sup>.

Il est vrai que les postes réservés ne présentent pas, dans l'ensemble, de difficultés particulières. On attribue plutôt des emplois calmes de portiers, de gardiens de nuit, de concierges, de garçons de salle, de surveillants d'entrepôt, de receveurs buralistes... Mais, dans la longue liste, on trouve aussi des professions nettement plus physiques, et pas seulement celle des maîtres et gardiens de phares<sup>85</sup>. Les facteurs ruraux évoqués par Le Cunff, par exemple, distribuent le courrier au cours de tournées longues de plusieurs dizaines de kilomètres qui, même effectuées à vélo, nécessitent une bonne condition physique. Le ministère de l'Intérieur propose des postes de gardiens de la paix ; le ministère des colonies offre des postes de surveillants des établissements pénitentiaires ; le ministère de l'Agriculture propose des postes de gardes forestiers ; à la Marine on demande des charpentiers, des tôliers, des maçons, des chaudronniers et même des artificiers ! S'étonner que l'on puisse réserver les emplois de gardiens de phares aux mutilés est donc injuste ou pour le moins partial. D'autre part il faut signaler que les emplois de gardiens à terre ne présentent aucune difficulté pour les établissements secondaires de peu de hauteur. Seuls les grands phares et les phares en mer, difficiles d'accès, ne conviennent pas aux mutilés, soit à peine 10 % de l'ensemble des établissements nationaux.

•

Dès juillet 1916 une liste trimestrielle de candidats aux emplois réclames par les mutilés au sein de leur administration – gardiens, éclusiers, canotiers, pontiers – parvient aux ingénieurs en chef départementaux.

84. Circulaire du 14 mars 1922, Paris, le ministre des Travaux publics et des transports, Claveille.

85. Journal officiel, 7 février 1923, Services divers, maître et gardien de phare ; une seule ligne sur un ensemble de 1 950 emplois répertoriés.

En ce qui concerne le Finistère il faut attendre la 13<sup>e</sup> liste de classement, du 7 décembre 1919, pour relever la première demande d'emploi de gardien de phare formulée par Yves-Marie Lalla, ex-soldat au 72<sup>e</sup> RI, en résidence à Ploumoguier. Mais il lui est répondu qu'aucun poste n'est à pourvoir.

Sur la 14<sup>e</sup> liste, du 7 mars 1920, apparaît la demande de Joseph-Marie Jean, ex-second maître du 2<sup>e</sup> Dépôt des Équipages de la Flotte à Brest. La même réponse que précédemment lui est faite : il faut attendre qu'un poste se libère.

Les ingénieurs s'inquiètent de cette recrudescence de candidats amoindris et demandent à leur ministre de prendre les dispositions nécessaires pour éviter le recrutement de gardiens trop diminués physiquement. La commission de classement, sur la demande du ministre des Travaux publics, décide donc qu'un dixième seulement des vacances existant dans l'emploi de maîtres et gardiens de phares pourront être pourvues par des candidats atteints d'infirmités des membres inférieurs<sup>86</sup>. De la sorte on pense éliminer les candidats les plus handicapés. Il est clair que par tous les moyens et dès la fin des hostilités, l'ensemble des ingénieurs des Ponts en poste dans tous les arrondissements maritimes protestent contre la nomination des mutilés, au moins aux emplois de gardiens.

Dans un premier temps, l'attitude de l'ingénieur de l'arrondissement de Brest est simple ; il ne refuse pas les candidatures, il prévient simplement que l'attente risque de durer, une manière comme une autre de décourager les postulants et de les inciter à rechercher un autre emploi : le second maître Jean, lassé, accepte cette solution et entreprend les démarches nécessaires pour obtenir un autre poste mais le soldat Lalla confirme sa demande.

Comme aucun poste ne se libère dans le Finistère, Lalla accepte de quitter le département et est affecté comme gardien au phare de Beauduc dans les Bouches-du-Rhône tout en réclamant son retour dans sa région natale dès que possible. Puis les choses se précipitent : le gardien Clet Le Gall quitte le phare en mer de la Jument pour celui de la Vierge, poste laissé vacant par un gardien parti en retraite. Pour le remplacer dans cet enfer de la mer d'Iroise l'ingénieur Coÿne propose un candidat civil, marin et ouessant, jugé très capable, Nicolas Malgorn :

Le phare en mer de la Jument d'Ouessant compte des conditions de séjour et de service particulièrement dures ; l'emploi ne peut convenir ni à un mutilé de guerre, ni à un agent désirant changer de résidence pour raison de santé<sup>87</sup>.

Il n'est pas question pour lui de nommer Lalla dans ce phare, où les conditions de vie sont très pénibles et que Malgorn, d'ailleurs, rejoint. En

---

86. Journal officiel, 29 juin 1920.

87. Archives DDE Quimper, Postes réservés, Brest, 15 septembre 1920, l'ingénieur Coÿne.

fait, l'ingénieur de Brest, en jouant sur les délais du courrier, élimine Lalla qui ne peut rejoindre son affectation dans les temps règlementaires.

Mais ce n'est que partie remise ; dès octobre 1920 un poste se libère à la Vieille et Lalla argue de son classement comme mutilé (orteils amputés) pour le réclamer. L'association des Mutilés intervient pour appuyer cette demande. Coÿne s'inquiète à juste raison et prévient son ingénieur en chef Lefort, qui partage ses craintes et les transmet au directeur du service parfaitement conscient des problèmes :

Il me paraît en effet très douteux que M. Lalla puisse faire le service de la Vieille. Je crains s'il est nommé, qu'il en résulte à bref délai des interruptions de service très préjudiciables à l'éclairage de ce phare important<sup>88</sup>.

Lefort s'adresse directement au candidat :

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le poste que vous sollicitez au phare de la Vieille. Le phare, situé sur un rocher isolé en pleine mer exige des gardiens un travail très pénible qui n'est certes pas comparable à celui du phare de Beauduc où le service est beaucoup plus facile. Veuillez donc encore réfléchir<sup>89</sup>.

D'après les états nominatifs des années postérieures, nous pouvons constater que le sieur Lalla ne monta jamais à la Vieille, les ingénieurs du Finistère avaient réussi à repousser l'échéance pour quelques mois encore.

Le 16 janvier 1921, le gardien Plouzennec est enlevé par une lame au phare d'Armen, son poste est donc vacant. Il convient encore une fois de nommer un candidat classé mutilé. Le seul qui ait formulé cette demande est François Garnier, ex-sergent au 2<sup>e</sup> RIC de Brest, pensionné à 65 %. La nomination est confirmée par l'arrêté ministériel du 4 mars 1921. L'ingénieur Lefort l'accepte avec effet à dater de la prise de possession du poste. Au début du mois d'avril, le nouveau gardien est sur la vedette de ravitaillement mais, malgré tous les efforts de l'équipage, il lui est physiquement impossible d'accéder au rocher. Le malheureux a pratiquement perdu l'usage de ses deux jambes et il faut le ligoter au cartahut pour essayer de le monter au phare. Peine perdue, le canot repart à Sein avec notre agent.

Le 31 mai est nommé, toujours au phare d'Armen, le candidat classé François Hulin qui ne prend même pas possession de son poste.

Le 3 septembre 1921 est nommé le candidat classé Guerrier qui lui aussi refuse ce poste.

Enfin le 1<sup>er</sup> mars 1922 est nommé le candidat civil Daniel Ropart « à défaut de candidat militaire ». L'arrêté de nomination est signé le 10 mars 1922, le lendemain de la clôture de la 21<sup>e</sup> liste de classement ! On note toutefois que le personnel du phare se réduit pendant plus d'un an à

88. *Ibid.*, Paris, 27 octobre 1920, le directeur Ribière.

89. *Ibid.*, Quimper, 30 octobre 1920, l'ingénieur en chef Lefort.

deux gardiens titulaires seulement : les candidats civils ne se précipitent pas non plus sur ce rocher et pendant la même période, entre 1922 et 1924, ont démissionné successivement les gardiens Jean Rohou, Noël-Marie Fouquet, Le Pape et Miniou.

L'année suivante un poste est de nouveau libéré et la commission de classement réclame la nomination d'un candidat militaire mutilé, en parfaite connaissance de la réalité.

Jean-Marie Moalic, ex-caporal au 48<sup>e</sup> RI est nommé en février 1923 mais les séquelles de ses multiples fractures à la jambe lui interdisent de monter au phare et, comme Garnier, il revient à terre.

Jean-Pierre Elduayen le remplace alors, nommé par arrêté ministériel en avril mais, quand il connaît son affectation, il la refuse aussitôt.

Après autant de déboires, on pouvait penser que la commission avait compris quelles étaient les capacités requises par les postes de gardiens. Le service des Phares ne peut que répéter ses exigences :

Malgré toute la sollicitude dont l'Administration doit entourer les mutilés de guerre, l'intérêt supérieur du service passe avant les considérations personnelles de quiconque, si légitimes soient-elles, et il n'y a pas de raisons d'accorder aux seuls candidats militaires un privilège inacceptable<sup>90</sup>.

Pour contourner la difficulté, et la loi, les ingénieurs décident de conserver les dossiers des candidats civils et de les présenter entre deux listes de classement, en cas de défaillance de candidats militaires.

La loi du 30 janvier 1923 innove avec l'instauration du certificat d'aptitude professionnelle, délivré par une commission départementale dans laquelle siège un conducteur des Ponts et Chaussées, Crouton à Brest, qui peut intervenir pour écarter des candidats jugés trop impotents. Mais sa voix n'est pas la seule. De toute manière les seuls postes qui se libèrent concernent uniquement des phares en mer, les plus difficiles, car par le jeu des mutations internes les postes à terre sont accordés en priorité aux agents ayant déjà effectué de nombreuses années en mer. Les mutilés ne peuvent postuler que pour ces phares qui demandent évidemment des qualités physiques intactes. *A priori* tous les candidats classés seront rejetés par le service des Phares et seule l'insistance des autres ministères, et surtout de leurs associations de soutien, peut contraindre les ingénieurs à les accepter. Pour se protéger légalement le directeur des phares et balises, Charles Babin, propose de soumettre au Conseil d'État un projet de décret en vue d'améliorer les garanties que donnent les candidats militaires : il s'agit de tester leurs compétences pendant un an de stage probatoire. La mesure est acceptée

---

90. *Ibid.*, Brest, 5 avril 1923, l'ingénieur Coÿne. Le lendemain son ingénieur en chef confirmait ses dires et déplorait « les difficultés considérables auxquelles donnent lieu les désignations des candidats militaires et les très graves répercussions qu'elles entraînent dans le service des Phares en mer qui fonctionne avec trop d'auxiliaires et trop de postes vacants ».

par le décret du 16 mai 1924 et étendue d'ailleurs à l'ensemble des postulants, civils ou militaires.

Cependant, forts de leur bon droit, les candidats classés ne renoncent toujours pas.

Charles Mondolini, né à Porto-Vecchio, ex-soldat du 173<sup>e</sup> RI, croix de guerre, pensionné à 40 % et inscrit sur la 33<sup>e</sup> liste de classement est nommé par arrêté ministériel le 7 mai 1925. Averti des difficultés, il accepte pourtant cette affectation et gagne le Finistère. Le 2 juin, par très beau temps et mer calme, il rejoint son poste dans le Raz de Sein. Le patron-pêcheur Pierre Coquet qui assure le ravitaillement et les relèves au phare de la Vieille se rend immédiatement compte de la situation et informe le conducteur en poste à Audierne :

Maintenant je vous dis de franche vérité, vous n'aurez pas besoin de vous étonner que la Vieille ne sera pas ravitaillée comme d'habitude quand ce sera le tour de cet homme [Mondolini] de descendre à terre ou bien de l'envoyer au phare. Jamais je n'ai vu un homme pareil. J'ai été obligé de l'amarrer comme un bidon de peur qu'il n'arrive du mal. Il tremblait avec la peur de la mer<sup>91</sup>.

Quand on apprend la nature de l'infirmité, on ne s'étonne plus de l'appréhension du nouvel agent :

Diminution de la capacité fonctionnelle du membre supérieur droit, suite de blessure par EO [éclats d'obus], parésie des doigts, pointe de bronchite et diminution du murmure vésiculaire. Au sommet gauche, séton pulmonaire par balle et manque de respiration du tiers au moindre effort.

Les Commissions, parisienne puis brestoise, ont envoyé, dans un des phares les plus durs de France, un mutilé de guerre qui ne dispose pas, loin s'en faut, de l'intégrité de ses moyens physiques. De son côté, l'administration des Ponts, par la voix de son conducteur Crouton, a véhémentement mais vainement tenté d'interdire l'accès du phare à ce candidat. Si Mondolini est monté à la Vieille, traité comme un « bidon », la faute en incombe aux députés populistes et aux membres des Associations de soutien aux mutilés qui poussent à cette nomination. Le drame devient inévitable car les rapports de plus en plus alarmants concernant cet agent ne parviennent toujours pas à convaincre la Commission de classement de revenir sur sa décision et surtout de trouver un autre emploi à ce gardien traumatisé.

Ce nouvel agent prend pourtant ses fonctions alors que, de toute évidence, et dans l'ignorance où il est des dangers de la mer d'Iroise, il n'est pas à même de remplir normalement les fonctions qui lui sont confiées.

À son arrivée au phare, malgré qu'il fit belle mer, ce qui est extrêmement rare à ce phare, il fallut le ligoter avant que le treuil ne le soulevât de

---

91. Archives phares et balises Brest, Personnel, Dossier Mandolini, Lescoff, 7 juin 1925, Pierre Coquet.

la chaloupe du ravitailleur pour le remettre au phare. C'est donc à se demander comment il pourra s'y rendre les jours de ravitaillement où la mer sera moins complaisante [...]. Certes Mondolini semble un brave garçon animé de bon vouloir mais il est inapte à seconder sérieusement, par suite de sa blessure au bras qui lui a enlevé une grande partie de sa force et sa blessure au poumon qui le menace d'une maladie de cœur aux moindres efforts. Nous demandons qu'il soit relevé, le plus tôt possible, et ceci dans son intérêt autant que dans l'intérêt du service. Ce serait criminel [...] de laisser cet homme plus longtemps occuper une situation pareille<sup>92</sup>.

Cette note est ensuite adressée au service central :

Il nous est impossible de prendre plus longtemps la responsabilité du maintien de Mondolini au phare de la Vieille et [...] nous sollicitons son déplacement de toute urgence<sup>93</sup>.

Pendant ce temps Charles Mondolini comprend les difficultés du poste auquel il renonce. Il s'adresse au ministère des Pensions pour demander un emploi « comme facteur rural, facteur de ville ou gardien de phare à terre dans le Midi : Marseille, Toulon, Nice...<sup>94</sup> ».

Mais aucune décision n'intervient à l'étonnement des ingénieurs locaux pour lesquels il y a là une erreur manifeste d'affectation qu'il convient de corriger au plus vite. La loi du 30 janvier 1923 stipule clairement que les mutilations doivent laisser au candidat la capacité de gravir les barreaux d'une échelle verticale en portant un fardeau et de lever un objet pondéreux au-dessus de sa tête.

[Il était prévu qu'à] titre exceptionnel, les invalides qui en raison de leur infirmité avaient été reconnus inaptes à l'emploi réservé qu'ils occupaient pouvaient en demander un autre, compatible avec leur infirmité<sup>95</sup>.

Dans ces conditions pourquoi tant tarder ? Mondolini doit être immédiatement mis en disponibilité avec traitement en attendant une nouvelle affectation. Le 13 août le gardien corse descend pour la première fois de son phare afin de subir une visite médicale à Quimper qui confirme toutes les craintes émises mais il remonte quand même à son poste, dans des conditions toujours aussi dramatiques, car il ne veut et ne peut le quitter sans s'assurer d'un quelconque revenu. Il a déjà emprunté de l'argent pour rejoindre le Finistère et il ne sera payé que si l'arrêté ministériel reconnaît sa disponibilité. Le ministre des Pensions n'ayant pris aucune décision à son endroit, il assume son service malgré l'insistance du ministre des Travaux publics pour que son déplacement intervienne le plus rapidement possible.

92. *Ibid.*, Brest, 20 juin 1925, l'ingénieur des TPE, Crouton.

93. *Ibid.*, Brest, 22 juin 1925, l'ingénieur Coÿne et Quimper, 23 juin 1925, l'ingénieur en chef Genet.

94. *Ibid.*, La Vieille, 22 juin 1925, Charles Mondolini.

95. Article 2, dernier alinéa.

Le 26 novembre il descend à terre pour le seconde fois en six mois, pour subir une seconde visite médicale, demandée par le ministère des Pensions : Mondolini n'est-il pas un imposteur ? Le certificat établi par le médecin assermenté du Finistère est bien évidemment toujours aussi pessimiste. La Commission des emplois réservés reste muette et Mondolini remonte dans son phare. Les inquiétudes se muent en malaise puis en anxiété :

Je ne doute pas que mon Administration ait fait le nécessaire mais n'étant toujours pas convoqué devant la commission je commence par m'inquiéter car voici l'hiver et les mauvais jours et je ne sais pas si je pourrais être capable de tenir mon poste dans un phare isolé en pleine mer, où nous sommes mal nourris et dans des conditions de vie néfastes aux invalides de guerre<sup>96</sup>.

Pour simplifier la situation, en effet, le gardien classé Georges Ferraci (et non Terraci), né aussi à Porto-Vecchio, a rejoint son compagnon d'infortune au phare de la Vieille depuis le 21 novembre. Ce dernier, inscrit sur la 35<sup>e</sup> liste de classement, est un ancien soldat de la 15<sup>e</sup> section d'infirmiers militaires ; il bénéficie d'une pension pour invalidité à 30 %. Au mois de décembre 1925 on se retrouve au phare avec un personnel corse, deux mutilés sans grande connaissance du monde marin, et ignorants du monde breton.

Les 2, 7, 11, 13, 21 et 22 décembre des notes alarmantes présentées par le patron-pêcheur chargé du ravitaillement, par le conducteur et par l'ingénieur ordinaire réclament la descente immédiate des deux gardiens. Le débarquement devient si dangereux que, pour se soustraire à la relève tant appréhendée, Mondolini préfère passer ses congés périodiques, 10 jours par mois, sur le rocher où il vit, comme un ermite, « une existence déprimante<sup>97</sup> ». D'ailleurs le canot de ravitaillement ne peut plus passer. Une tempête terrible se lève qui interdit la sortie en mer du baliseur et coupe définitivement le phare du monde des vivants. Ils ne seront relevés que le 28 février après 88 jours au phare pour Mondolini et 45 jours pour Ferraci. Durant toute cette période, le feu connaît de multiples interruptions et, depuis le 16 février, le pavillon de secours est hissé mais aucune liaison n'est possible avec le phare. Le baliseur Léon Bourdelles reste à poste auprès du phare pour tenter par tous les moyens d'intervenir. Clet Coquet, et son fils Pierre, les ravitailleurs sur la barque *Les Trois amis*, se tiennent prêts aussi à assurer la relève. Le 11, un premier accostage se déroule par mer agitée mais l'embarcation est submergée par trois paquets de mer avant d'atteindre la base du rocher si bien qu'elle renonce à toute approche. Le 13, une nouvelle tentative s'achève par un échec tout aussi cuisant.

96. *Ibid.*, La Vieille, 2 décembre 1925, Charles Mondolini.

97. *Ibid.*, Brest, 28 décembre 1925, l'ingénieur Coÿne.

Jusqu'au 26 la mer se maintint très grosse ; le 26 de nouveau alerté par le pavillon hissé en berne au haut de la tour, alors que nous nous trouvions avec le baliseur dans le Nord du département, nous nous rendions au pied du phare avec M. l'ingénieur des Ponts et Chaussées Coÿne qui avait tenu à venir, lui aussi tenter l'accostage. Avant d'aller au phare, nous passâmes à Sein y prendre le chef-gardien d'Armen [Nicolas Malgorn] alors à terre [...]. Notre intention était de le descendre à la Vieille pour aider le gardien Kerninon<sup>98</sup> à la remise en état du phare. Mais la mer était encore trop agitée pour pouvoir accoster<sup>99</sup>.

Le 28, enfin, les marins de la barque *Les Trois amis* exécutent sans dommages le débarquement du gardien Kerninon et de Pierre Coquet. Une fois les deux remplaçants montés, les gardiens corses, à bout de forces, sont descendus, « pas encore sans nouveaux efforts et dangers ». En récompense de leur acte de courage la médaille d'or de sauvetage est attribuée à Clet Coquet, la médaille d'argent à son fils Pierre, la médaille de bronze au gardien Kerninon et des témoignages officiels de satisfaction sont adressés aux matelots de la barque de ravitaillement.



L'affaire aurait pu en rester là, mais la presse s'empare de ce fait divers le 27 février, la veille du jour de la relève réussie. Alors que l'on s'inquiète du sort des deux gardiens corses, un autre drame vient secouer l'opinion. Dix jours auparavant, dans la nuit du 19 au 20 février, la goélette de Paimpol, la *Surprise* sombre corps et biens dans le Raz de Sein à quelques milles du phare de la Vieille. Les neuf hommes d'équipage et le mousse périssent au cours de ce naufrage. Bien sûr les journaux à sensation exploitent outrageusement cet événement. *La Dépêche de Brest* relate le naufrage dans son édition du 20 février et, les jours suivants, apporte des précisions sur les corps retrouvés et les divers débris rejetés à la côte. Les journalistes prennent un malin plaisir à dramatiser la réalité, décrivant avec complaisance et minutie les cadavres rejetés, nus, sur le sable de la baie des Trépassés, allant jusqu'à évoquer un cœur arraché de la poitrine d'un matelot. Le dimanche 27 février, l'accusation est lancée sur fond de rumeur :

Plusieurs fois déjà le phare s'est éteint et le bruit court, à la Pointe du Raz, que pendant la nuit où se perdit la *Surprise*, la trompe de brume de la Vieille ne résonnait pas<sup>100</sup>.

---

98. Jean-Noël Kerninon, troisième gardien à La Vieille, nommé par arrêté ministériel à titre provisoire à Armen le 1<sup>er</sup> octobre 1924, puis à titre définitif à La Vieille, le 1<sup>er</sup> avril 1925.

99. Archives nationales, F14 20980, Brest, 9 mars 1926, l'ingénieur des TPE Crouton.

100. Archives départementales du Finistère, 4Mi101.

Sur place, les marins interrogés confirment et racontent que depuis la Noël le phare de la Vieille s'est maintes fois éteint et que la sirène de brume ne fonctionne pas avec régularité. Il n'en faut pas davantage pour que les journalistes locaux fassent le lien entre ces défaillances humaines et le naufrage de la *Surprise*. Au cours de leur enquête, les journalistes entendent parler du phare de la Vieille et s'emparent du fait divers tragique pour écrire un long article, très documenté, mais parsemé d'erreurs : l'administration centrale des Phares est nommément accusée de ne pas avoir tenu compte des certificats médicaux présentés par les deux gardiens corses ; nous savons que c'est faux. Plus grave, les auteurs de l'article soutiennent que la corne de brume ne fonctionnait pas le soir du drame. L'édition du 28 février est beaucoup moins polémique et rétablit une certaine vérité :

Au service des Phares, certes, on n'a pas manqué de tenir compte de l'incompatibilité existant entre l'état d'un mutilé et le gardiennage d'un phare ; mais on n'en put tenir compte que pour le signaler aux administrations supérieures. Et l'on se heurtait ainsi à un droit absolu : les emplois de gardiens de phares étaient strictement réservés aux mutilés !

Alertée, la presse parisienne s'empare dès lors de l'affaire en fustigeant le ministre des Travaux publics, qui a osé autoriser la montée des deux mutilés au phare<sup>101</sup>. Le 1<sup>er</sup> mars on apprend que deux députés corses, messieurs Cailucoli et de Moro-Giafferi<sup>102</sup> viennent de déposer une demande d'interpellation au Parlement sur le drame qu'avaient vécu leurs deux compatriotes.

Rentrés à Brest le 2 mars, nos deux gardiens subissent une nouvelle visite médicale qui nous les dépeint en très mauvais état :

Le régime déprimant qu'ils eurent à soutenir durant un long laps de temps fait que leur santé, déjà affaiblie par leurs blessures de guerre, est devenue précaire ainsi que l'attestent les certificats médicaux<sup>103</sup>.

La décision ministérielle leur accordant la disponibilité avec traitement leur parvient le 4 mai seulement. Deux mois supplémentaires leur sont accordés par décision du 8 mai et ensuite, comme tous les fonctionnaires, ils ne sont plus rémunérés qu'à demi-traitement. Charles Mandolini obtient enfin un poste de facteur rural à Bretteville-sur-Lai en mai 1927 ; quant à l'avenir de Charles Ferraci, les archives restent muettes, et la famille contactée n'a pu nous renseigner.

---

101. *La Dépêche de Brest* est le correspondant local de *L'Intransigeant* parisien qui, dans la capitale, est le premier à reprendre l'histoire des mutilés corses en noircissant le tableau déjà brossé par les journalistes brestoïses.

102. Vincent de Moro-Giafferi (1878–1956), grand avocat d'assises et homme politique français, resté célèbre pour sa défense d'Henri Landru, condamné à mort et exécuté en février 1922.

103. Archives DDE Quimper, dossier Mandolini, Brest, 5 mars 1926, l'ingénieur TPE Crouton.

Mais fondamentalement, le problème n'est toujours pas légalement réglé, la loi de janvier 1923 n'étant pas abrogée. La Commission des Phares réagit donc et obtient un premier aménagement en juillet 1924 : un décret fixe le pourcentage des emplois réservés au huitième des postes à pourvoir. Au cours de la séance du 19 mars 1926 la Commission émet le vœu « qu'une modification du régime en vigueur pour le recrutement des gardiens de phares soit poursuivie d'urgence par les départements ministériels compétents » après avoir constaté l'inaptitude des agents nommés au titre militaire. Le 24 octobre 1927 le ministère des Travaux publics présente un nouveau texte beaucoup plus restrictif quant au recrutement qui doit écarter définitivement les mutilés de guerre. Or nous savons que deux autres Corses pensionnés sont nommés dans le Finistère en 1927 et en 1928 au grand dam des ingénieurs départementaux. Le service des Phares n'obtient gain de cause qu'en novembre 1931. Par arrêté ministériel, on fixe le programme des aptitudes physiques nécessaires pour postuler un emploi de gardien de phare.

[Les candidats doivent] savoir nager (cent mètres) et conduire une embarcation (aviron et godille) <sup>104</sup>.

Les conditions d'embauche sont encore renforcées en mars 1932 après la signature de l'arrêté ministériel fixant les aptitudes physiques auxquelles doivent satisfaire les candidats à l'emploi de gardien de phare <sup>105</sup>.

En septembre 1935, Amédé Le Pape, jeune candidat, se présente au centre de Saint-Nazaire pour passer les épreuves de sélection :

Il a gravi avec facilité les barreaux d'une échelle verticale de 4m en portant un poids de 15kg de cordage, puis il a levé au dessus de sa tête un objet de 20kg. Il est monté au sommet des haubans du mât du Paul Leferme soit 12m avec aisance. Il est monté très rapidement dans la lanterne du phare du Vieux-Môle de Saint-Nazaire. Il ne présentait aucun signe d'emphysème. Il sait nager. Il sait conduire une embarcation à la godille aussi bien qu'à l'aviron <sup>106</sup>.

Il est clair dorénavant que plus aucun mutilé vraiment diminué ne peut obtenir ces postes si difficiles dans les phares en mer mais il fallut attendre dix ans et connaître un drame pour y parvenir.

Si les premiers gardiens nommés par l'administration sont, dans la grande majorité des cas, d'anciens marins fatigués et parfois même physiquement diminués, la profession, au fil des ans, parvient à présenter des agents bien plus capables. Il faut tout de même trois quarts de siècle pour

---

104. Arrêté ministériel du 30 novembre 1931, Paris, Maurice Deligne, ministre des Travaux publics.

105. Arrêté ministériel du 18 mars 1932, Paris, Charles Guernier, ministre des Travaux publics.

106. Archives phares et balises Saint-Nazaire, Résultats des épreuves passées le 17 septembre 1935.

s'apercevoir que ces fonctionnaires ne sont pas de banals employés de bureau voués à une vie routinière et tranquille. C'est aussi le temps nécessaire pour que des normes professionnelles se fixent et se transmettent. Le métier demande d'indéniables qualités pour supporter une existence monotone et nocturne en des lieux souvent éloignés des centres animés. Au lendemain de la Grande Guerre, le gardien de phare devient enfin un professionnel au sens littéral du terme et la légende commence à se préciser qui va les métamorphoser en héros des temps modernes.



## Chapitre VI

### Les gardiens : candidatures et nominations

Il faut un certain courage aux «pétitionnaires» comme on les appelle pour demander un poste de gardien de phare ; raillés par vos anciens voisins marins pêcheurs vous vous engagez non pas pour exercer un métier mais une « occupation ». La profession est peu valorisante, déconsidérée par les populations maritimes, et pourtant les demandes ne manquent pas sur les bureaux des ingénieurs ; la considération du titre n'a que peu joué et c'est plutôt du côté de la sécurité de l'emploi et de la jouissance d'une retraite<sup>2</sup>, ce si grand privilège, qu'il faut chercher pour essayer de comprendre les motifs qui poussent ces hommes à franchir le pas.

#### Les demandes

Si nous connaissons assez bien les candidats admis au service des Phares, il est aussi intéressant d'étudier l'ensemble des postulants afin d'apprécier le milieu dans lequel évoluaient les gardiens : qui demandent les postes, combien sont-ils, quelles sont leurs motivations, pourquoi sont-ils acceptés ou refusés ?

Nous possédons bon nombre des demandes formulées entre 1839 et 1914 par les candidats finistériens<sup>1</sup>. Nous pouvons ainsi connaître pour chaque année le nombre, l'origine et la profession des candidats et nous déduisons facilement la proportion de nominations par rapport aux candidatures. Ce chiffre varie assez peu ; il n'est pas fonction *a priori* des périodes de crises économiques au niveau national. Si l'on considère que

---

1. GARNEY (Delphine), *La Dactylographe et l'expéditionnaire. Histoire des employés de bureau 1890-1930*, Paris, Belin, 2001, p. 31.

2. Archives départementales du Finistère, 4S281 et 4S282, et dossiers de demandes déposés dans ces archives par la DDE de Quimper en septembre 2000, non répertoriés.

pendant la période 1815–1851 la tendance est plutôt à la stagnation alors que la période suivante, de 1851 à 1873, connaît une amélioration du climat économique<sup>3</sup>, on pourrait penser retrouver ces fluctuations dans le nombres des demandes. Il n'en est rien ; elles ne sont pas plus nombreuses avant ou après l'accession au trône de Napoléon III. Par contre l'augmentation des demandes correspond beaucoup plus fidèlement aux crises économiques locales, comme dans les années qui suivent le début des crises « sardinières » ou des saisons catastrophiques de pêche.

Alors que l'on compte en moyenne 3 à 8 demandes annuelles dans le Finistère entre 1839 et 1914, on observe que certaines années les candidats sont beaucoup plus nombreux. En 1856 on compte 11 dossiers dont plusieurs sont rédigés par des marins démobilisés après la campagne en mer Noire. En 1860, 13 demandes sont formulées alors que la campagne de Chine bat son plein ; s'agit-il de marins qui reviennent à terre ou au contraire d'inscrits qui tentent d'échapper à cette expédition lointaine et meurtrière ? La forte progression de 1873 et 1874, 13 et 14 demandes respectivement, répond plus sûrement à la forte restriction budgétaire qui frappe la Marine. La baisse programmée des effectifs actifs oblige à trouver une autre occupation. En 1881–1882 on observe une forte hausse avec plus d'une vingtaine de lettres de postulants qui redoutent sans doute les conséquences de la très grave crise sardinière ; en 1893 on comptabilise 19 demandes pour seulement 8 en 1891 et 9 en 1892 ; en 1902, 1903 et 1904 on obtient respectivement un total de 17, 18 et 21 offres de la part d'une population maritime durement éprouvée par la grande crise de 1902<sup>4</sup>. Cette hausse apparaît aussi dans le Morbihan bien que les documents soient rares et incomplets. Les ingénieurs connaissent bien le phénomène et le mentionnent à plusieurs reprises. En 1903 le ministère de la Marine insiste pour placer d'anciens officiers-mariniers mais il lui est répondu que les très rares vacances qui se produisent « dans notre service [sont] toujours retenues d'avance pour les nombreux candidats dont les autorités locales demandent avec insistance la nomination surtout depuis que sévit la crise sardinière<sup>5</sup> ». En 1908 on compte au plus fort de la tempête 28 demandes, chiffre inégalé jusque là et que l'on ne retrouve qu'après la Grande Guerre au plus fort de la crise économique générale de 1924. Par contre la population des marins-pêcheurs parvient à supporter les conséquences de la crise de 1929 avec plus de facilité si bien que les

3. BOUVIER (Jean), *Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, 5<sup>e</sup> édition, Paris, Sedes, 1993, p. 31.

4. FAUCHET, « Les Crises de la pêche à Concarneau et les politiques municipales », dans PETIT et MARSEC (sous la direction de), *Le Social dans la ville en France et en Europe (1750–1914)*, Paris, Éditions de l'Atelier, 1996, p. 131–143.

5. Archives DDE Quimper, Personnel, Paris, 29 octobre 1903, le ministre des Travaux publics au ministre de la Marine.

demandes au cours de cette période restent très faibles : 5 en 1929, 3 en 1930, 1 en 1931, aucune en 1932, 1 en 1933...

L'administration des phares n'est plus perçue comme le refuge des années précédentes. Il est vrai que les salaires sont très bas et que par ailleurs le nombre de postes à pourvoir diminue du fait de l'automatisation.

•

Une fois la candidature enregistrée, les postulants retenus pour cet emploi de gardien sont inscrits sur une liste d'aptitude. Une fois recensées, les candidatures sont maintenues pendant sept ans si bien que cette liste officielle, établie dans chaque département, prend rapidement des allures d'inventaire. Très longue et sans réelle utilité, elle sert en fait de prétexte aux ingénieurs pour refuser les postes en alléguant une attente importante. Cette inscription sur les tableaux des « bons à nommer » ne garantit jamais l'obtention d'un poste qui, de toute manière, n'est pas systématiquement offert aux candidats placés en tête de l'état nominatif.

D'après les dossiers de demandes rédigées dans le Finistère entre 1880 et 1914 on s'aperçoit que plus de 90 % des postulants réussissent leur examen d'entrée : un bon dossier médical, une dictée, les quatre opérations d'arithmétique simples réussies, un casier judiciaire vierge, suffisent largement pour connaître les joies de l'enregistrement sans garantie aucune d'être appelé plus tard<sup>6</sup>. Les renseignements recueillis durant l'instruction d'une demande d'emploi sont toujours assez vagues : si le pétitionnaire n'a pas la réputation caractérisée d'un ivrogne, d'un querelleur ou d'un fainéant, s'il ne paraît pas totalement dénué d'intelligence, en bref, si l'on n'a aucune raison précise de conclure au rejet de la demande, on le déclare bon à nommer. Par contre, quand il s'agit d'embaucher un nouvel agent dans le service des Phares, les ingénieurs et les conducteurs ne peuvent se satisfaire d'une information aussi succincte et ils se renseignent beaucoup plus précisément sur le candidat. Les informations les plus fiables sont celles que l'on possède sur un agent ayant déjà été employé comme gardien-auxiliaire dans un phare, ou bien sur un fils de gardien, un marin des bateaux baliseurs, un ouvrier des chantiers à la mer occupé par les Ponts et Chaussées... Mais la plupart des candidats inscrits sont hors de portée quand on souhaite embaucher un auxiliaire et on ne peut pas non plus, dans l'urgence, tous les soumettre à un stage pratique qui permettrait d'opérer un véritable classement en fonction des qualités reconnues de chacun : c'est ainsi que des gardiens, même incompetents, sont nommés sans autre forme de procès.

Dans ces conditions, l'inscription des candidats sur la liste d'aptitude offre l'inconvénient de faire naître des espérances le plus souvent déçues. Si

---

6. Archives DDE Quimper, Personnel, Brest, 21 janvier 1916, l'ingénieur ordinaire Montigny.

un ingénieur apporte un témoignage plus précis sur un individu qu'il propose pour un emploi vacant, on ne s'occupe plus alors de savoir s'il figure ou non antérieurement sur la fameuse liste. Enfin le tableau ainsi établi comprend tellement de noms – plus d'une centaine dans le Finistère à la veille de la Grande Guerre – que même si on se limite aux seules propositions de nominations, les inscrits n'ont qu'une chance infime d'être nommés au cours des sept années durant lesquelles ils satisfont aux conditions d'âge. Il valait mieux sans doute ne pas conclure par le « bon à nommer » si l'on émettait quelques réserves sur les aptitudes des candidats et ne conserver à disposition que les auxiliaires qui avaient déjà fait leurs preuves. Cependant personne ne s'avise de changer la formule pourtant absurde :

Il n'est pas certain d'ailleurs que le changement, s'il était généralisé, ne donne pas lieu à des difficultés de la part des personnalités qui apprécient ou provoquent les demandes, et qui, se désintéressant le plus souvent de la nomination effective, tiennent principalement à faire savoir à leurs protégés occasionnels que grâce à leur influence, ils ont été inscrits sur la fameuse liste<sup>7</sup>.

Ces considérations s'appliquent en toutes circonstances et expliquent que d'une manière générale on ne s'astreint pas à choisir sur la liste. Les exemples de lettres rédigées par des « personnalités » restent très fréquentes<sup>8</sup> dans les dossiers de demande et apparaissent dès la construction des premiers phares ; elles arrivent nombreuses sur les bureaux des préfets et des ingénieurs chargés des chantiers dès les années 1830 mais elles sont toujours très mal perçues par l'administration des Ponts et surtout par les ingénieurs locaux.

Ainsi en 1849 le sieur Le Duff formule une demande pour obtenir un poste au phare de l'île de Batz avec la recommandation de poids de son ancien chef d'unité, le général Lamoricière. L'ingénieur chargé du dossier prend bonne note tout en soulignant le caractère très déplacé des propos du postulant et du général qui affirmaient :

[Les places sont] occupées par des agents qui n'ont jamais servi l'État. Avant d'être des récompenses, ces places sont des fonctions, et des fonctions d'une immense importance puisque de l'exactitude et de la sobriété des gardiens dépend souvent la vie d'une foule de marins soit du commerce soit de l'armée de mer<sup>9</sup>.

Parfois l'autorité préfectorale doit s'y reprendre à plusieurs reprises pour obtenir satisfaction. À la quatrième demande du Sieur Allot est encore

7. *Ibid.*

8. Sans doute la première de toutes, une telle lettre concerne la demande de sieur Jézabel rédigée en 1791 ; il souhaitait obtenir la place du gardien du phare de Penmarc'h encore à l'état de projet. Pour appuyer sa supplique il ajoute une lettre du maire de la localité vantant ses mérites. Archives départementales du Finistère, 15L28.

9. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 12 mars 1849, l'ingénieur en chef Lepord au préfet.

jointe une lettre du préfet du Finistère qui signale que le candidat a été « chaudement recommandé par une dame Le Flô que je n'ai pas l'honneur de connaître mais qui paraît très attachée au Président de la République<sup>10</sup> ». Une telle recommandation pousse les ingénieurs à revoir leur opinion et le sieur Allot est nommé au Minou en novembre 1849 parce que veillait sur sa destinée la femme d'un général, né à Lesneven, en bons termes avec le prince-président. Comme il n'est pas question de désobéir aux injonctions de la préfecture, le département des Ponts donne son accord, contraint et forcé. Cependant, dès que l'occasion se présente, il rappelle à qui de droit les conséquences de nominations imposées.

En 1854 l'ingénieur en chef du Finistère s'adresse au préfet pour porter à sa connaissance la mauvaise tenue de deux gardiens :

Les sieurs Brisson et Fily, gardiens à Penmarc'h, nommés le premier par la haute autorité de votre prédécesseur et le second sur la recommandation de M. l'abbé Dufeigna, sont deux ivrognes qui compromettent le service et qui de plus ont été l'objet il y a un an de mesures sévères de votre part. Le sieur Havas, gardien à l'île Vierge, nommé sur la recommandation de M. le sous-préfet de Chateaulin donne lieu d'un autre côté à des plaintes graves en raison de sa violence et de son insubordination qui est d'autant plus inexplicable que le gardien chef de l'île Vierge est d'un caractère doux<sup>11</sup>.

Le ton ironique et acerbe de cette lettre est suffisamment rare à l'époque pour être signalé ; si un ingénieur des Ponts prend le risque de mécontenter le corps préfectoral, c'est que les motifs de sa colère sont à la mesure des blâmes encourus. En l'occurrence ses griefs devaient être légitimes car Havas est muté à l'île de Sein, Brisson à l'île Vierge et Fily rétrogradé à la troisième classe.

Les interventions diverses, fréquentes surtout pour les demandes, ne sont pas toujours couronnées de succès. Au fil des années, les ingénieurs départementaux prennent les affaires en main et très vite passent outre les recommandations diverses dont ils ne tiennent pas compte lorsqu'ils nomment seuls et de plein droit les gardiens. Il faut croire d'ailleurs que ce genre d'interventions irrite toujours autant en haut lieu. Une circulaire ministérielle du 23 novembre 1863 tente de clarifier la situation :

Je vois avec regret qu'un certain nombre d'agents et même des fonctionnaires du département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics, en vue d'obtenir de l'avancement ou des récompenses et même pour des affaires d'un ordre purement intérieur... croient devoir recourir à l'intervention de personnages étrangers à la hiérarchie des corps. Outre que cette intervention pourrait être la cause d'embarras pour l'Administration supérieure, elle laisserait croire que sa sollicitude et sa bienveillance ont besoin d'être réveillées sur les intérêts du personnel qui est placé sous sa direction...<sup>12</sup>.

10. *Ibid.*, Quimper, octobre 1849, le préfet à l'ingénieur Lepord.

11. *Ibid.*, Quimper, 6 février 1854, l'ingénieur Lepord.

12. Paris, 23 novembre 1863, le ministre des Travaux publics, Armand Béhic.

Pourtant le directeur du service des Phares, Léonce Reynaud en personne ou le ministère de la Marine ont pu, eux aussi, intervenir en faveur d'anciens militaires ou marins, dans des cas très rares, auprès du ministère des Travaux publics.

En 1869 le sieur Galliou rédige une demande auprès du préfet du Finistère pour obtenir un poste de gardien de phare. Sur son dossier on peut lire : « Vu la recommandation particulière dont ce candidat a été l'objet de la part de M. Le Directeur général des Phares en raison de ses services militaires... ». Il est dès lors difficile de lui refuser le poste demandé. L'arrêté préfectoral du 27 novembre 1869 y pourvoit et le sieur Henry Ernest Galliou est nommé au phare du Portzic. Pour peu de temps d'ailleurs, car le nouveau gardien est doté d'un très mauvais caractère et supporte fort mal la vie confinée des phares. Il propose sa démission qui est acceptée le 15 octobre 1870, moins d'un an après sa nomination.

Ce genre d'interventions pouvait donc se révéler gênante *a posteriori*, car rien n'assurait qu'un bon militaire pût et dût être un bon gardien.

On retrouve dans les dossiers des recommandations signées non seulement par des préfets mais aussi par des personnages aussi divers qu'influents.

Au plus haut de la hiérarchie, on peut citer un secrétaire d'État, ingénieur des Ponts et Chaussées, Armand Rousseau <sup>13</sup> :

Mon cher Considère, un brave homme de douanier qui a été mon camarade d'enfance à Kéremma, il y a 40 à 50 ans, me fait demander de vous recommander son fils, matelot des classes, qui sollicite une place de gardien de phare à l'île de Batz.

François Joseph Dupont, le fils du douanier est nommé deux mois plus tard, au phare du Stiff où il reste six ans avant de rejoindre le phare de Batz ; la recommandation a joué à plein mais les renseignements pris sur le postulant étaient très encourageants. Il y a fort à parier que sa nomination était déjà acceptée, la lettre du « camarade » Rousseau accélère seulement le cours des choses.

Les officiers de la marine militaire, quand l'occasion se présente, ne manquent jamais d'aider les matelots les plus valeureux ayant servi sous leurs ordres. Nous retrouvons parfois quelques recommandations comme celle du lieutenant de vaisseau Jourden, commandant de l'avisos *Élan*, de l'École de pilotage <sup>14</sup> :

---

13. Archives DDE Quimper, Personnels, Paris, 14 novembre 1887. Armand Rousseau, né le 24 août 1835 à Tréfléz (Finistère) et mort à Hanoï le 10 décembre 1896, intègre le corps des Ponts en novembre 1857. Il reste en poste à Brest de 1860 à 1871, année de son élection à la députation. En 1876 il est nommé directeur des Routes et de la Navigation puis réélu député en 1881. En novembre 1886, après la mort de Paul Bert, on lui propose le poste de gouverneur général de l'Indochine qu'il refuse. En 1894 la demande est renouvelée et il décide de l'accepter.

14. *Ibid.*, Saint-Servan, 16 janvier 1897, le lieutenant de vaisseau Jourden à l'ingénieur Considère.

Monsieur l'ingénieur en chef, veuillez me permettre de recommander à votre bienveillante attention un de mes anciens marins, Abily Jean, actuellement en congé à Landéda [Finistère], qui a fait récemment une demande pour être admis dans les gardiens de phares. Grâce aux relations constantes que le commandant d'un petit navire comme l'*Élan* a journellement avec ses subordonnés, j'ai pu me convaincre de la parfaite honnêteté de mon protégé, de sa sobriété, de sa conduite exemplaire, de son esprit de devoir et de discipline, et c'est pourquoi je n'hésite pas à vous en faire aujourd'hui un éloge aussi mérité...

La demande est datée du 30 septembre 1896, la recommandation du 16 janvier 1897, la nomination du 8 avril 1898 ; pour ce gardien les éloges de son ancien commandant ont été particulièrement efficaces. Mais les meilleurs marins ne s'acclimatent que difficilement dans les phares car, après sept ans passés dans le service, l'homme avoue sa lassitude et sa démission est acceptée le 25 mars 1906.

Les préfets interviennent fréquemment :

Monsieur l'ingénieur en chef, j'ai l'honneur de vous adresser ci-jointes 5 pièces pour être annexées à la demande d'emploi de gardien de phare du Sieur Guilcher (Jean-François-Marie) de l'île de Sein, que je vous ai transmise avec avis favorable le 22 juillet dernier. J'attache un sérieux intérêt à ce que cette demande aboutisse à bref délai. Le Préfet (illisible) <sup>15</sup>.

Il est encore une fois particulièrement difficile de refuser et l'ingénieur en chef s'enquiert auprès de son ingénieur d'arrondissement de la valeur de ce candidat « afin de répondre à une recommandation très pressante » en vue de faire nommer le sieur Guilcher à la première vacance. L'ingénieur ordinaire de Brest répond que, même si ce candidat convient, sur la liste d'attente deux candidats plus anciens et plus efficaces méritent d'être nommés avant lui :

Milliner (Henri), fils d'un ancien gardien au phare de l'île de Sein, très bon sujet, ayant fait de nombreux intérim. Demande du 14 mars 1886. Guilcher (Jean-Noël) a rendu de très bons services dans les travaux des phares. Demande en 1888. Ces deux candidats me semblent plus recommandables <sup>16</sup>.

Mais l'avis préfectoral l'emporte et, malgré les protestations du service local des Ponts et Chaussées, Jean-François Guilcher est nommé à dater du premier octobre 1891 gardien de 4<sup>e</sup> classe au phare de Penmarc'h en remplacement du sieur Maubras appelé à un autre poste. En août 1894, une seconde recommandation rédigée par le conseiller général Alavoine réclame le retour du gardien auprès de sa famille sur l'île de Sein ; le 18 août l'ingénieur en chef répond qu'il a adressé au ministre des Travaux publics, des

15. *Ibid.*, Quimper, 20 août 1890.

16. *Ibid.*, Brest, 23 octobre 1890, l'ingénieur de Miniac.

propositions tendant à la nomination du gardien Guilcher au phare de l'île de Sein. Le 24 août, le préfet intervient de nouveau :

[J'attire d'une] manière toute spéciale, votre bienveillante attention sur le sieur Guilcher qui demande une place de gardien au phare de Sein. Cet individu est auprès de moi l'objet des plus vives recommandations et je serais heureux qu'il fût possible de lui accorder la faveur qu'il sollicite. Le Préfet.

Ces hautes relations jouent encore en sa faveur et le gardien quitte Penmarc'h pour son île natale mais l'ingénieur de l'arrondissement de Quimper s'insurge contre cette pratique et craint, à juste titre, de forts mouvements d'humeur de la part des autres gardiens, excédés par de tels passe-droits.

L'année suivante, une grave crise d'épilepsie oblige ce gardien protégé à demander un congé de trois mois pour raisons de santé. Le médecin assermenté découvre en fait une « intoxication alcoolique chronique » qui demande des soins importants et surtout la volonté réelle du gardien de cesser de boire. Il n'en fut rien et par décision ministérielle du 26 décembre 1895 le gardien Guilcher, « gardien de phare à l'île de Sein, atteint d'une maladie incurable qui le met dans l'impossibilité de continuer ses fonctions, cessera d'être employé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1896 ».

Ironie du sort, le gardien Henri Milliner, pressenti par l'ingénieur de Miniac, avait lui-même été l'objet de recommandations antérieures de la part du député du Finistère Cosmao-Dumenez<sup>17</sup> :

Monsieur l'ingénieur en chef, je vous demande la permission de recommander à votre bienveillance la demande du nommé Milliner, de l'île de Sein, sollicitant un emploi de gardien de phare. Cet ancien marin a déjà fait le service à l'île de Sein et au phare d'Armen, on aurait été très satisfait de ses services.

Ce gardien qui présente aux yeux de l'administration les meilleures garanties doit attendre que la demande pressante du préfet soit satisfaite puis il obtient le poste d'Armen le 1<sup>er</sup> juin 1892.

Pourtant les préfets n'obtenaient pas toujours gain de cause, loin s'en faut. Yves-Marie Leplomb présente sa demande en mai 1911 mais le conducteur de Quimper refuse de l'inscrire sur la liste d'attente, le candidat ne sachant ni nager ni conduire une embarcation. Le préfet insiste cependant pour que l'administration embauche son protégé. En mars 1913, le service maritime de Brest l'inclut dans une équipe d'ouvriers chargés de travaux d'entretien au phare du Four où il apprend à nager. Ensuite seulement il est nommé aux Pierres-Noires en février 1914.

---

17. *Ibid.*, Paris, 24 mars 1890, le député Cosmao-Dumenez. Salim-Marie Cosmao-Dumenez, né le 29 février 1840 à Pont-Labbé et mort à Paris le 6 avril 1909, député du Finistère de 1889 à 1902 sur la liste des conservateurs.

Parmi les élus un autre député du Finistère, de Kersauson<sup>18</sup>, intercède en ces termes :

Monsieur l'ingénieur en chef, le nommé Troadec, ancien quartier-maître canonnière sollicite l'emploi de gardien de phare à l'Île Noire, rade de Morlaix [...]. Je viens, Monsieur l'ingénieur en chef, vous prier de vouloir bien appuyer, si cela est possible la demande de mon protégé ; les souvenirs que vous avez laissés à Morlaix m'encouragent à m'adresser à vous, convaincu que vous voudrez bien vous intéresser à ma demande. Veuillez agréer, Monsieur l'ingénieur, l'assurance de ma haute considération.

Mais son protégé, qui n'avait jamais rédigé de lettre de demande auparavant ni déposé de dossier de candidature, n'est évidemment pas nommé !  
À un député de Loire-Inférieure, Jules Galot :

Monsieur l'ingénieur en chef, permettez de recommander à votre bienveillante attention la demande du Sieur Joseph Crozon de Tréboul, qui sollicite un emploi de gardien de phare. Crozon est un excellent sujet, dans une situation digne d'intérêt<sup>19</sup>.

... l'ingénieur en chef répond avec beaucoup de diplomatie :

Malgré les bonnes notes de votre protégé, je ne puis vous indiquer l'époque probable de sa nomination, les demandes antérieures à la sienne étant très nombreuses et les vacances fort rares.

D'ailleurs on peut se demander pourquoi notre postulant, originaire du Finistère, s'adresse au député de Paimbœuf. Il faut croire qu'il connaît bien les arcanes du pouvoir car il ne se contente pas de ce seul renfort ; une seconde lettre accompagne sa demande, signée de l'officier en second du contre-torpilleur *Épervier*, Émile Guépratte :

Quand j'étais à la division navale d'Indochine j'avais sous mes ordres un matelot canonnière nommé Joseph Crozon, originaire de Tréboul en Douarnenez. Cet excellent serviteur, de la valeur duquel j'ai gardé le meilleur souvenir, s'est posé l'an dernier comme candidat à un poste de gardien de phare dans le département... Il me demande d'intercéder en sa faveur. J'ai accueilli de grand cœur la requête de ce bon et fidèle compagnon d'une campagne longue et pénible<sup>20</sup>.

Joseph Crozon ne fut jamais nommé gardien de phare.

---

18. *Ibid.*, Trobidon, 9 août 1887, le député de Kersauson. Louis Joseph Marie, comte de Kersauson Vieux-Châtel, né le 7 août 1850 à Morlaix et mort à Paris le 18 avril 1928, député du Finistère de 1885 à 1889 sur la liste des conservateurs.

19. *Ibid.*, La Mossardière par Pornic, 25 septembre 1899. Le député Jules Galot est né au Havre le 15 février 1839 et mort à Sainte-Marie (Loire-Inférieure) le 10 septembre 1908 ; député de Paimbœuf en mai 1898, réélu en avril 1902.

20. *Ibid.*, Rade de Brest, contre-torpilleur *Épervier*, 19 juin 1899. Émile Paul Aimable Guépratte, vice-amiral, né à Granville le 31 août 1856, mort à Brest le 21 novembre 1939, enterré aux Invalides.

On pourrait multiplier les exemples à l'envi et remarquer que l'irritation des ingénieurs était encore plus grande lorsque les intervenants étaient étrangers à leurs départements.

Les maires participent aussi à cette pratique courante de la recommandation. Ainsi le maire de Plouvorn :

Monsieur l'ingénieur, un jeune homme de ma commune, le sieur Crenn Jean-Marie, vous a adressé une demande pour être admis comme employé dans un phare. Je viens, à sa prière, appuyer la demande qu'il vous a adressée. Crenn vient de faire un an de service comme soldat de la 2<sup>e</sup> portion du contingent de 1885. Il se conduit très bien. Il a une bonne instruction. Enfin son père est cantonnier sur la route départementale de Landisiau à la mer<sup>21</sup>.

L'ingénieur en chef répond trois jours plus tard, le 12 décembre 1887, en précisant qu'il lui paraît difficile d'accepter cette demande :

Je crois devoir ajouter que les candidats à l'emploi dont il s'agit, sont nombreux. 135 demandes sont en ce moment inscrites sur le registre spécial tenu dans mes bureaux.

Le jeune homme n'est pas inscrit maritime mais ancien cultivateur et, sans doute pour cette raison, il est écarté du choix final.

De la même manière le 28 janvier 1890 le maire de Saint-Léger-de-Fougeret, dans la Nièvre, recommande chaudement à l'ingénieur en chef du Finistère le nommé Joseph Cottin, ancien sous-officier d'artillerie, classe 1884, qui souhaite obtenir une place de gardien de phare. Le 30 janvier il lui est répondu qu'il a bien été inscrit sur le registre spécial des demandes d'emplois de gardiens. En conclusion l'ingénieur précise :

123 candidats reconnus aptes sont inscrits avant vous. Le personnel de mon service étant au complet et les vacances peu fréquentes, je ne puis vous laisser espérer d'être nommé d'ici longtemps.

La liste d'aptitude, inutile pour les nominations, est immédiatement évoquée dès qu'un candidat jugé *a priori* inexpérimenté se présente. Ici la recommandation n'a pas joué, mais le malheureux candidat était un « terrien » ne connaissant rien à la mer d'autant plus qu'il n'avait pas fait son service dans la Marine.

•

Les recommandations d'un maire, d'un conseiller général, d'un député, d'un amiral, d'un préfet, pour un emploi ont certainement joué bien que les meilleurs candidats, jugés comme tels par les ingénieurs et les conducteurs, aient toujours été embauchés. La très bonne appréciation de la hié-

21. *Ibid.*, Mairie de Plouvorn, 9 décembre 1887.

rarchie, les services en mer sur les baliseurs, les intérim réussis, l'apprentissage auprès de membres de la famille<sup>22</sup> ou la participation aux travaux de construction en mer interviennent plus sûrement dans le jugement final que la protection appuyée des notables locaux. Dès les débuts officiels de l'histoire des gardiens, on recense des faits en ce sens.

En 1845 Jean François Foricher est nommé au service du feu de Plouguerneau installé sur le clocher de l'église paroissiale. Il n'assure que six mois ces fonctions car il décède en mars 1846. Son jeune frère qui connaît bien le service pour avoir aidé son aîné est immédiatement nommé pour le remplacer.

En 1849, le maire de l'île de Sein, par ailleurs gardien, constate que le chef Bernard connaît de sérieux ennuis de santé qui le tiennent fréquemment éloignés du phare. Il demande en conséquence que son fils le remplace. Il avance pour justifier cette nomination que son garçon l'a aidé à de nombreuses reprises et qu'il connaît parfaitement le service<sup>23</sup> :

Je vous prie Monsieur de donner connaissance au Préfet pour le prier de ce que ce soit mon fils qui le remplace comme étant le plus instruit et le plus capable à la fonction.

Le conducteur ne s'oppose pas à cette nomination et le fils assure l'intérim avec son père.

Alexandre Brézel présente sa demande officielle le 13 juillet 1891 en soulignant que plusieurs de ses proches parents « sont gardiens de phares en mer ». L'ingénieur chargé du dossier apprécie les arguments :

Le sieur Brézel comptait 10 années de service à l'État. Il est recommandable tant par lui-même que par sa famille dont plusieurs membres se sont rendus ou se rendent encore utiles à l'administration dans le service des Phares<sup>24</sup>.

Il s'agit de son frère Jean, de son beau-frère Paul Hippolyte Salaün et de son cousin Guéna<sup>25</sup>.

Lorsque Camille Salaün présente sa candidature en juin 1899, au lendemain de son 24<sup>e</sup> anniversaire, il n'oublie pas de rappeler les services de son père :

Jacques Salaün qui est dans est dans les phares depuis trente-deux années [...] est actuellement gardien-chef au phare de Saint-Mathieu.

Lui-même a déjà servi trois ans dans l'administration des phares, embarqué comme mousse puis novice sur le *Baliseur n°3*. Matelot de première classe, il achève son service militaire sur le cuirassé *Pothuau* sur lequel

22. L'endotechnie des sociologues

23. Archives départementales du Finistère, 4S281, Île de Sein, 20 septembre 1845, le maire de Sein.

24. Archives DDE Quimper, Demandes, Brest, 13 août 1891, l'ingénieur en chef.

25. L'actuel président du Conseil constitutionnel est un descendant direct de ce gardien.

il est décoré de la médaille Saint-Stanislas de Russie. Un parcours exemplaire qui le mène tout naturellement à l'embauche en 1901, sans autre recommandation.

Pour les promotions et les mutations cette forme de patronage s'observe plus rarement, les règles étant connues d'avance et de tous. Les fâcheux passe-droits connus dans toutes les administrations de l'époque et tant décriés n'interviennent jamais clairement pour la promotion d'un agent des phares. Les passages d'une classe à l'autre, d'un poste à l'autre, répondent à des critères relativement stricts et très peu d'écart existent dans les traitements des gardiens, sauf, peut-être, pour les plus mal notés d'entre eux qui connaissent une progression de carrière beaucoup plus lente. Mais les avis extérieurs jouent très peu dans les considérations des ingénieurs lors de l'élaboration de leur liste des gratifications, des mutations et des avancements. Nous avons conservé quelques rares recommandations pour appuyer une demande de ce type :

Jacquelin est à Saint-Mathieu depuis longtemps et serait bien heureux d'obtenir de l'avancement [...]. Excusez ma prière, si elle est importune, mais je sais que faire des heureux est votre bonheur ; Mr. Cras, notre excellent ami me l'a souvent dit. Offrez je vous prie mes salutations empressées à Mme Fenoux, et vous, Monsieur, croyez à ma gratitude, et à ma considération la plus distinguée<sup>26</sup>.

Le gardien en question passe à la seconde classe du grade en janvier 1888 soit 7 ans après sa dernière promotion ce qui constitue un temps d'attente assez court pour la période mais pas du tout exceptionnel. On peut penser que la recommandation a un peu joué. Ce n'est pas toujours le cas :

Mon cher ingénieur en chef, Je me permets de vous recommander mon voisin Cloitre, gardien de phare du Minou, qui sollicite sa nomination à la 2<sup>e</sup> classe. Il a cinq ans en 3<sup>e</sup> classe et paraît mériter la bienveillance de l'Administration. Je le connais depuis longtemps : sa réputation et son attitude sont excellentes. Votre très dévoué (illisible)<sup>27</sup>.

Le lendemain, 11 septembre 1885, l'ingénieur Fenoux se renseigne auprès du conducteur local pour connaître la situation du gardien. Le 12 septembre, la réponse lui parvient, précisant que le gardien Cloitre est un bon élément :

Sur l'état de l'avancement il figure le 11<sup>e</sup> à titre d'ancienneté.

Il ne passe à la seconde classe qu'en avril 1890 après huit ans de troisième classe soit un intervalle régulier dans le service du Finistère. La recommandation n'a pas joué.

---

26. Archives DDE Quimper, Le Conquet, 30 juillet [s.d.] , Aurélie Halligor à l'ingénieur en chef Fenoux.

27. Archives DDE Quimper, Brest, 10 septembre 1885, sans précision.

Au plus haut niveau de l'État certaines personnalités s'adonnent aussi à cet exercice et notamment des ministres : par une lettre du 3 septembre 1915, Gaston Doumergue, alors ministre des Colonies, appelle la « bienveillante attention » de son collègue des Travaux publics, Marcel Sembat, sur le cas de M. Masson, gardien de phare au Créac'h d'Ouessant qui sollicite sa nomination au phare du Stiff toujours à Ouessant :

Nous aurions été heureux de pouvoir faire des propositions favorables à la demande que le gardien Masson, dont nous apprécions la manière de servir, nous a présentée en ce sens le 29 août dernier ; mais [...] le chef gardien Salaün, du phare en mer des Pierres-Noires, a posé sa candidature au même emploi, et les raisons tirées de la comparaison des titres respectifs des deux candidats nous paraissent nettement concorder avec l'intérêt du service pour que la préférence soit donnée à Salaün.

La recommandation n'a donc pas joué et c'est Camille Salaün, déjà rencontré, qui après treize ans passés en mer obtient le poste si convoité. Évidemment nous ne savons rien des motifs qui poussèrent un ministre originaire du Gard à s'intéresser à la carrière d'un lointain agent secondaire de l'administration des Travaux publics en poste dans le Finistère.

De la Chambre des députés, le 15 décembre 1906, Georges Le Bail adresse une lettre à l'ingénieur en chef du Finistère en ces termes :

[J'appelle d'une] façon toute spéciale votre bienveillante attention sur Louis Guiziou, gardien du phare à Loctudy que je serais heureux de voir nommer à un poste de convenance et de tout repos, si la suppression du poste qu'il occupe actuellement est décidée, comme il le pense. Guiziou compte 21 ans de service et il a cinq enfants à sa charge. Les rhumatismes dont il est atteint le mettent dans l'impossibilité de faire un service dans un grand phare ou dans un phare situé en mer...

Il est vrai que le phare de Loctudy devait alors connaître un changement de feu et, à cette occasion, la suppression du poste de gardien classé. Mais, compte tenu de l'âge du gardien en service au fanal – il avait 58 ans – et de l'impossibilité de le reclasser dans un établissement équivalent, il est jugé préférable d'attendre la retraite du Sieur Guiziou : son poste n'est donc pas supprimé. Dans ce cas la recommandation correspondait au choix du service des Phares ; peut-être a-t-elle conforté ce service dans sa décision ? Il faut souligner par ailleurs que Georges Le Bail, loin d'être un inconnu sur la scène politique nationale<sup>28</sup>, a rédigé plus d'une quarantaine de lettres de recommandation, retrouvées dans les archives, dont un quart des candidats du Sud-Finistère entre 1890 et 1914 avaient bénéficiées. En définitive, Yves-Louis Guiziou décède le 19 octobre 1910 dans son phare...

28. Né le 25 juin 1857 à Quimper, Georges Hyacinthe Auguste Marie Le Bail y meurt le 3 février 1937. Avocat de formation, il fut élu député du Finistère de 1902 à 1928 puis sénateur de 1928 à sa mort. Maire de Plozevet, conseiller général, cette grande figure politique républicaine bâtit sa renommée en assumant une position très anticléricale et en se préoccupant du sort et de la situation sociale des marins-pêcheurs en Bretagne. Qu'en pensaient les ingénieurs locaux ?

L'avancement s'effectue au mérite et à l'ancienneté et c'est si rare à l'époque qu'il convient de le souligner. La plaie du favoritisme, du clientélisme, les recommandations de toute nature, les interventions édilitaires n'ont pratiquement jamais influencé les décisions des ingénieurs du service des Phares. Seuls maîtres en la demeure et très attachés à leurs prérogatives, ils n'acceptent que très rarement les ingérences extérieures.

## L'origine géographique

Seul un nombre limité de communes côtières des départements maritimes, fournit des candidats au recrutement. Par exemple, dans le Finistère, des localités n'apparaissent jamais ; ainsi l'île Molène, où pourtant la population maritime de pêcheurs est extrêmement nombreuse et guère plus riche qu'ailleurs, ne fournit aucun gardien entre 1860 et 1914. Il est vrai que l'île est dépourvue de phare, mais rien n'interdisait à ses enfants de postuler pour les établissements voisins des Pierres-Noires ou du Four. De même on constate qu'aucun des résidents des communes de Camaret, du Guilvinec ou encore de Concarneau ne figurent sur la liste des gardiens admis. Mais il faut se souvenir que, pour ces populations, la pêche est l'activité noble ; une activité dans la marine marchande reste acceptable. Par contre les militaires sont à peine tolérés, tout comme les fonctionnaires : les agents des ministères des Travaux publics ou de la Marine – maîtres de port, syndics des gens de mer, guetteurs sémaphoriques ou gardiens de phares – sont ouvertement moqués pour avoir abandonné leurs principes et opté pour l'exercice d'une fonction jugée indigne de leur origine.

Ce recrutement purement départemental et même local ne s'affirme d'ailleurs que progressivement car dans les premières années, de 1838 à 1870 environ, parmi les gardiens nommés dans le Finistère dont j'ai pu retrouver l'état civil, il apparaît qu'une partie d'entre eux ne sont pas originaires du département :

Joseph Berthé, nommé à 58 ans chef gardien à Sein en 1839, était natif de Bar-sur-Aube où il exerçait la profession de fabricant de bleu de Prusse. Comment est-il arrivé sur cette île désolée au bout du monde ?

Étienne Bernard, né sur l'île de Ré, ancien saunier et marin, est nommé maître de phare au Bec du Raz en 1836 puis à Sein en 1838 et où il rejoint son compatriote Jacques Penaud, rhétais lui aussi, et gardien à Sein. À la mort de son collègue, Penaud devient maître au Stiff et enfin au Créac'h entre 1838 et 1881<sup>29</sup>.

François Alexis Giboy est né à Paris et occupe le poste de gardien au phare du Portzic entre 1848 et 1883.

29. Brigitte Barzec relève cette particularité et se demande si le fait qu'ils soient tous les deux originaires d'une île où se trouve l'un des plus anciens phares de France n'a pas joué. Il s'agirait d'une tradition insulaire développée auprès du phare des Baleines allumé dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. L'incompétence du personnel local poussa vraisemblablement les ingénieurs à rechercher des agents déjà formés.

Jean Cazes, natif de Foix, effectue son service au phare de l'île Vierge entre 1866 et 1902<sup>30</sup>.

Pierre Jacquelin, né à Ivry-le-Pré dans le Cher est nommé gardien à Saint-Mathieu de 1874 à 1904.

Leur présence à Brest s'explique par leurs activités antérieures car plusieurs d'entre eux ont effectué leur service militaire dans les troupes d'infanterie de marine avant leur démobilisation dans le grand port de la flotte du Ponant.

La tendance au recrutement local est fort ancienne puisque, à l'occasion de l'amélioration du phare des Baleines sur l'île de Ré, équipé de nouveaux braseros en 1734, le ministre de la Marine rappelle quelques principes :

[Il convient] d'éviter de nommer des étrangers pour gardiens dans les îles de Ré et d'Oléron et [...] il serait plus à propos de choisir des gens de l'endroit [...], chacun est accoutumé à son sol [...], un étranger [...] peut y déplaire et quelquefois abandonner son emploi. L'habitant qui connaît le local a plus de ressources et d'amis qui peuvent le seconder en cas de besoin. L'étranger peut déplaire à quelques-uns, on peut lui jouer des tours ou cabales<sup>31</sup>.

Après l'instauration de la III<sup>e</sup> République, plus aucun gardien non finistérien n'est recruté dans le département, sauf cas exceptionnels – mutations d'office ou nominations de mécaniciens ouvriers qualifiés dont le recrutement s'avérait difficile.

Ainsi Claude Vigaud, né à Roanne, est embauché pour ses connaissances techniques car il a effectué son service militaire dans la marine nationale en tant que mécanicien, qualification très recherchée. Nommé à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1889 gardien-chef au phare du Créac'h il accomplit douze années de service mais demande dès son installation sa mutation car le climat de l'île ne lui convient pas. Comme on ne lui propose aucun poste à terre il décide de démissionner en août 1901.

En ce qui concerne le département limitrophe du Morbihan on retrouve le même schéma. Pour une période plus tardive, de 1914 à 1939, le recrutement aussi est presque exclusivement local<sup>32</sup> : sur 70 gardiens classés recrutés, 55 (81 %) sont nés dans le Morbihan, plus particulièrement à Belle-Île (16) et à Groix (12), et toujours dans une commune littorale. Par contre on remarque l'absence ou la faible participation de certaines communes : ainsi Lorient ne fournit qu'un seul gardien. La grande ville

30. Jean Cazes, remarié à Plouguerneau, s'installe définitivement en terre léonarde où naquirent ses deux fils Auguste et Célestin. Ceux-ci prirent la suite de leur père et entrèrent dans l'administration des Phares et balises. Si le premier y effectua toute sa carrière, le second, après avoir passé 6 mois à Armen, démissionna et revint dans sa commune où il s'installa comme boulanger. Dans la famille reste le souvenir d'un grand-père ariégeois qui chantait toujours en occitan. Souvenirs de Marie-France Milin, petite-fille de Célestin.

31. « La Tour des Baleines », dans *L'Essentiel*, août 1998, p. 14-21.

32. Archives DDE Vannes, Registre matricule des gardiens, 1914-1939.

offre sans doute des emplois mieux rémunérés et plus attractifs et la pêche industrielle demande des bras. Parmi les 15 gardiens non morbihannais nous retrouvons 5 finistériens, 1 natif de l'île d'Yeu, 2 de l'île de Ré, 2 corses et 1 calaisien. Il reste quatre gardiens seulement nés loin de la mer et encore doit-on signaler la présence d'un gardien né à Saint-Denis dans la Seine mais qui suivit, dès son plus jeune âge, son père douanier à Quiberon ainsi qu'un Algérois qui effectue ses sept ans de service militaire dans la marine à Lorient. Sauf Marquet, né à Chateaufort-du-Rhône et Bouquin né dans le Loiret, tous les gardiens recrutés connaissent la mer avant leur recrutement.

On note aussi le même phénomène en Corse : la consultation des arrêtés ministériels annuels de notation et d'élévation de classe permet de remarquer que, sur 14 gardiens élevés à la classe supérieure entre 1915 et 1919, un seul ne porte pas un nom à consonance corse<sup>33</sup>. Il est très vraisemblable que ce recrutement local se retrouvait à l'échelle de tous les départements français. Quelquefois cependant les demandes s'avèrent insuffisantes et les postes à pourvoir se trouvent vacants, notamment dans la Loire-Inférieure ou la Seine-Inférieure où le recrutement semble particulièrement difficile à la fin du siècle dernier. Les grands ports marchands du Havre et de Saint-Nazaire offrent des possibilités d'embauche beaucoup plus intéressantes. Ce sont alors des gardiens le plus souvent finistériens ou morbihannais qui complètent les effectifs.

Ces nominations de marins bretons en Bretagne s'expliquent d'autre part assez naturellement par la difficulté pour un gardien étranger au département et surtout à la région de s'intégrer dans une communauté locale souvent très fermée. Le phénomène est identique en Corse ou dans les grandes îles de l'Atlantique. Les commentaires contemporains ne laissent guère planer de doute sur la qualité de l'accueil dans ces communes perdues :

Le caractère des femmes est en général assez taciturne [...]. Avenantes avec l'étranger qui passe, hostiles à l'étranger qui s'installe et qui séjourne<sup>34</sup>.

Ces agents étrangers au village doivent surmonter un handicap supplémentaire et rédhibitoire : l'absence de maîtrise de la langue bretonne. Aubains en leur propre pays, ceux qui ne sont pas originaires de Basse-Bretagne tenteraient en vain de converser avec les gardiens locaux qui éprouvent un malin plaisir à s'entretenir en breton devant « l'étranger ».

33. Toussaint Scani, François Benucci, Ange Consalvi, Jean-Baptiste Poggi, Ange Colonna, Dominique Mattei, Antoine Mattei, François Grimaldi, Martin Maestracci, Dominique Santini, Antoine Perelli, Tomasi, Augustin d'Arcci (?) et enfin Nicolas Verrinot.

34. LE BRAZ (Anatole), *op. cit.*, p. 1123. Pour avoir moi-même été professeur sur l'île de Sein de septembre 1984 à mai 1985, je peux affirmer, un siècle après mon illustre collègue que la situation n'a guère évolué.

Ainsi le sieur Berthé nommé à Sein en 1838 s'accommode-t-il très mal de la vie sur cette petite île perdue. Il est d'ailleurs révoqué au bout de 6 mois car, pour tromper son ennui semble-t-il, il boit plus que de raison, négligeant son service.

Les deux gardiens rhétais, nommés à Sein en 1838 et 1839, connaissent les mêmes difficultés d'adaptation et demandent à maintes reprises leur transfert sur le continent. Penaud obtint enfin l'île d'Ouessant... en 1863 ; quant à Bernard, il ne survécut pas à une grave maladie contractée sur l'île en 1845, et meurt à l'âge de 31 ans.

Encore convient-il de trouver des candidats locaux de remplacement qui répondent aux critères élémentaires : lire et écrire. Sein n'en compte que fort peu si l'on en croit l'ingénieur Lepord<sup>35</sup> qui signale avoir cherché « un candidat qui n'offrirait pas les inconvénients déjà éprouvés de la part des gardiens originaires de l'île de Sein » c'est-à-dire leur méconnaissance de la langue française et de son écriture. Le choix des gardiens pour les phares insulaires se porte cependant sur les îliens car il convient « de nommer au phare de l'île de Sein un habitant de l'île car les étrangers ne se soucient pas d'y rester<sup>36</sup> ».

Dans ces conditions Jean Miliner, matelot et adjoint au maire, est nommé le 21 décembre 1858.

En ce qui concerne les îles, en général, on s'aperçoit d'ailleurs que le recrutement tend à se localiser : la conscience, même implicite, d'appartenir à une communauté distincte se traduisait par une forte propension à distinguer les îliens des étrangers, avec d'ailleurs toute une gradation dans la notion d'étranger<sup>37</sup>. C'est notamment le cas pour le Finistère ou le Morbihan ; par exemple, seuls les postulants originaires de Sein ou d'Ouessant obtiennent les postes locaux : à Ouessant, entre 1836 et 1896, 25 gardiens furent nommés dont 9 seulement étaient nés dans l'île ; en 1936 sur les 16 agents que compte l'île, 14 sont natifs du lieu et les deux derniers sont mariés avec des îliennes<sup>38</sup>.

On retrouve ce même type de recrutement très restreint dans le Morbihan où tous les gardiens des feux et fanaux des grandes îles sont bellilois ou groisillons à la veille de la Seconde Guerre mondiale ou encore au Pilier où le personnel est en majorité natif de l'île de Noirmoutier.

Les difficultés d'adaptation d'un gardien étranger sont encore plus patentées à Eckmühl où est nommé en mai 1897 un maître de phare pour

35. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 1851, l'ingénieur en chef Lepord.

36. Archives départementales du Finistère, 4S281, Quimper, 17 décembre 1858, l'ingénieur en chef Maitrot de Varenne.

37. GAILLARD (Patricia), *Étude d'une île finistérienne. L'île de Sein. Problème d'organisation sociale*, mémoire de maîtrise, Paris X, 1972, 108 p. et Vignat (Christine), *Île de Sein : évolution humaine et économique actuelle*, mémoire de maîtrise, Brest, 1972, 152 p.

38. BARVEC (Brigitte), *op. cit.*, p. 50.

diriger le nouvel établissement électrique. Ce mécanicien spécialisé, si rare sur le marché du travail, Alexandre Naud, vient du phare de la Coubre en Charente-Maritime d'où il est originaire puisque né à Marennnes. Cependant, très rapidement, l'entente avec les autres gardiens se détériore et les cinq agents qui servent sous ses ordres décident d'informer l'ingénieur en chef de cette mésentente qui est fondée, selon eux, en grande partie sur la brutalité du maître. Une enquête est menée en 1901 qui conclut à « l'opportunité d'éloigner le plus vite possible le maître de phare ». Cette décision, qui semble donner tort au supérieur hiérarchique, est motivée par les renseignements, tous défavorables, recueillis auprès de la population locale hostile au gardien Naud.

Mais ce n'est pas une raison suffisante pour donner tort à ce dernier car le seul fait qu'il ne soit pas breton, suffit pour expliquer que les habitants de Penmarc'h ne lui soient pas sympathiques<sup>39</sup>.

La population locale avait pris fait et cause pour les agents bretons et se chargea d'amplifier une rumeur vénéneuse à l'encontre du maître de phare. Une sombre histoire de lettres anonymes achève de convaincre l'administration de la nécessité d'un déplacement rapide pour le bien de Naud. En décembre 1901 il est muté au grand phare de Belle-Île.

Un siècle plus tard les gardiens des phares du Rosédo et du Paon, à Bréhat, Jeanne et Claude Tollari, nous avouaient en 1994 leur très grande difficulté d'adaptation sur l'île et le peu d'efforts consentis par cette communauté insulaire très fermée pour les accueillir. D'origine corse, ce gardien avait débuté sa carrière en 1973 au phare en mer de Herpin en face de Cancale avant d'obtenir en 1976 ce poste sur une île jugée *a priori* plus accueillante. Dix-huit ans après leur installation, mari et femme nous exposaient l'impossibilité pour eux de s'intégrer ; les Bréhatins reconnaissaient l'utilité de leur métier et toléraient leur présence dans des locaux de l'administration, mais n'avaient rien tenté pour établir avec eux des relations chaleureuses<sup>40</sup>.

Pour éviter sans doute ces risques de confrontations, les ingénieurs éliminent systématiquement toutes les sollicitations de candidats étrangers au département et poussent même l'ostracisme jusqu'à rejeter les demandes des gardiens classés en poste dans une autre région.

L'inspecteur général, Quinette de Rochemont, directeur des Routes et des ports, ancien directeur du service des Phares, conseiller d'État, recommande chaudement d'accepter le déplacement du gardien-chef du phare d'Antifer :

---

39. Archives DDE Quimper, Personnel, Quimper, 24 octobre 1901, l'ingénieur en chef Considère.

40. Entretien du 8 mars 1994, Île de Bréhat.

Monsieur Morin vient en effet de nous présenter une demande de changement de résidence. Je vous demande de vous entendre avec monsieur Ducrocq pour lui faire offrir ce poste de gardien-chef à Penfret.

L'ingénieur en chef du Finistère accuse réception mais ne donne jamais suite prétextant une promesse donnée à l'un des gardiens de l'île de Sein<sup>41</sup>. Le gardien, malgré les plus chaudes recommandations et d'excellentes notes, n'obtint jamais ce poste pourtant peu demandé.

•

Comme le recrutement reste essentiellement départemental, les déplacements interdépartementaux sont peu nombreux : une douzaine de départements du Finistère, volontaires ou non, pour la période étudiée. Pourtant il apparaît que ce département comme le Morbihan fournit des gardiens aux autres régions : d'une part, la proportion de phares en mer, de postes difficiles donc, y est très importante et les gardiens nommés peuvent être obligés de quitter leur région d'origine pour obtenir des postes plus faciles ; d'autre part, la grande pauvreté de l'existence dans les îles et sur la côte pousse à l'engagement dans le service des Phares mais aussi à l'éloignement pour les candidats refusés. Enfin, dans certains ports de la pointe de Bretagne, la situation de bien des pêcheurs reste précaire ; intégrer l'administration – les Phares et balises, la marine de l'État, les sémaphores, les Douanes, la Poste – est souvent la dernière solution viable qui s'offre aux habitants du Cap Sizun, de Sein, de Groix ou de Belle-Île... Comme les vacances restent fort rares dans le département et même dans toute la région, les candidats prennent le risque d'obtenir une affectation à des centaines de kilomètres de leur village de naissance.

Nous avons, par exemple, retrouvé le cas d'Ignace Havas, gardien à la Vierge, à Penmarc'h puis à la pointe du Raz, qui rejoignit Honfleur en 1876 comme maître pour les établissements du port, à la suite de la demande de l'ingénieur du Calvados qui n'avait pu recruter sur place un agent suffisamment compétent. En 1883, Havas est admis à faire valoir ses droits à la retraite et il faut lui trouver un successeur.

L'ingénieur du Calvados s'adresse à son collègue du Finistère pour lui demander de l'aide :

Je n'avais point dans le département de candidat possible ; mais on m'a dit que dans le Finistère il est certains chefs-gardiens auxquels le poste pourrait convenir<sup>42</sup>.

41. Archives DDE Quimper, Paris, 21 mai 1909, l'inspecteur général Quinette de Richemont à l'ingénieur en chef du Finistère Arolles.

42. *Ibid.*, Caen, 20 septembre 1883, l'ingénieur Boreux.

La promotion attachée à ce départ ne suffit pas à susciter des candidatures ; le chef gardien de la pointe du Raz, sollicité, décline l'offre en ces termes :

Cet emploi [de maître] qui est le but de toute mon ambition, je ne puis à mon grand regret l'accepter à cause de l'éloignement où je serai de ma famille<sup>43</sup>.

Pourtant il sait qu'il retrouvera en Normandie Clet Donnart originaire de Primelin qui a quitté sa région à 25 ans, affecté en août 1881 au phare de Honfleur où il reste jusqu'en septembre 1887 avant de rentrer dans le Finistère.

Pour le remplacer, l'ingénieur en chef du Calvados demande encore une fois à ses camarades en poste dans le Finistère de lui trouver un gardien local.

Pierre le Bars, fils du maire d'Esquibien, qui ne trouve pas de poste en Cornouaille accepte finalement la proposition normande car l'ingénieur de Quimper lui a fait miroiter un retour assez rapide auprès des siens, comme pour son prédécesseur du reste... Il ne revint jamais dans le Finistère.

Quelques décennies plus tard Henri Perrot suit le même chemin et est nommé en Seine-Inférieure.

Pour sa part, Auguste Lescop, nommé à Armen en 1911 demande sa mutation avec insistance mais au bout de dix ans d'enfer il préfère accepter un poste hors du département. Il arrive lui aussi au Havre en 1922.

De même les trois phares en mer de Loire-Inférieure, le Grand-Charpentier, le Four et la Banche ne sont guère prisés par les agents locaux si bien que les ingénieurs de Saint-Nazaire demandent fréquemment à leurs collègues lorientais et même quimpérois de diriger les candidats bellilois, groisillons ou capistes vers le département voisin où ils sont pratiquement assurés d'obtenir les postes si peu demandés. Il est vrai que les candidats locaux hésitent avant de se lancer dans cette aventure car des emplois mieux rémunérés sont courants dans cette cité portuaire et industrielle.

## **L'uniforme et les sanctions**

L'admission dans le service des Phares marque l'entrée dans une longue période d'apprentissage pour les recrues, pas toujours très jeunes, apprentissage qui est plus celui de la patience et de la résistance à l'ennui que de techniques, et qui ne suscite pas l'enthousiasme : certains ont pu parler de dressage. Endosser un uniforme est le premier pas vers la prise de conscience de leur fonction par les gardiens. L'éducation toute militaire qu'ils reçoivent leur rappelle constamment le sens de la hiérarchie et du devoir, du moins l'espère-t-on en haut lieu, bien que les résistances soient tenaces. Le directeur Reynaud le comprend rapidement et expose dans son règlement de 1860 les détails de l'uniforme<sup>44</sup>.

43. *Ibid.*, Bec-du-Raz, 25 septembre 1883, le gardien Calloc'h.

44. À l'époque les autres agents subalternes, éclusiers ou pontiers, portent aussi un uniforme.

L'uniforme des maîtres et gardiens de phares est le suivant :

1 – Pour les maîtres de phare : Tunique en drap bleu, à collet renversé, orné de chaque côté d'une étoile brodée en or ; casquette en drap bleu, avec une ancre surmontée d'une étoile brodée en or ; gilet de drap bleu en hiver, et de coton blanc pendant l'été ; boutons de la tunique et du gilet en cuivre doré, portant les mots « Maître de phare » ; pantalon de drap bleu en hiver, et de toile écrue en été.

2 – Pour les chefs-gardiens et gardiens de toutes classes : veste de marin en drap bleu, à collet renversé, orné de chaque côté d'une étoile en soie jaune pour les gardiens-chefs, et en laine jaune pour les gardiens ordinaires ; pantalon et gilet comme ci-dessus ; boutons de la veste et du gilet en cuivre, portant les mots : « Gardien de phare » ; chapeau de marin en cuir bouilli, avec une ancre surmontée d'une étoile, et les mots : « Chef-gardien de phare » ou « Gardien de phare », peints en blanc<sup>45</sup>.

En fait les gardiens ne portent pratiquement jamais cet uniforme, que l'administration ne fournit pas. Leur maigre salaire ne peut pourvoir à son acquisition, si bien qu'ils se contentent de la casquette réglementaire et des boutons à ancre de marine distribués par le service.



L'existence de sanctions encourues pour des manquements aux règlements permet aussi de rappeler aux gardiens les obligations attachées au service public. La loi organique de 1853 ne peut passer sous silence les éventuelles punitions auxquelles s'exposent les nouveaux fonctionnaires subalternes. L'article 36 l'indique clairement :

[En cas de négligence dans le service] ou d'actes répréhensibles, les punitions encourues sont :

- 1 – La retenue d'une partie du traitement.
- 2 – La révocation.

Ces punitions sont prononcées par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur en chef.

Sept ans plus tard le règlement de 1860 précise que, si les circonstances paraissent l'exiger, l'exclusion d'un gardien est prononcée :

... immédiatement par l'ingénieur ou par le conducteur chargé de la surveillance du phare, qui pourvoirait d'urgence au remplacement de ce gardien ; mais cette mesure ne serait définitive qu'après l'approbation du préfet<sup>46</sup>.

De telles situations se sont certainement présentées entre 1853 et 1860, il convient donc de renforcer le pouvoir de toute la hiérarchie et

---

45. Règlement des gardiens, Paris, 10 mai 1860, article 23.

46. Règlement du 3 mai 1860, article 21.

surtout d'accélérer les modalités de révocation. Ces cas restent rares cependant, et l'impression qui se dégage tout au long de la période étudiée reste la grande tolérance des ingénieurs envers les gardiens fautifs. Sans doute aussi la lourdeur administrative des démarches à accomplir pour sanctionner un gardien et l'impossibilité matérielle de pourvoir les postes vacants découragent plus d'un ingénieur. Il faut néanmoins que la faute soit grave pour entraîner une sanction qui peut aller jusqu'à la révocation, temporaire ou définitive : Théodore Armand en poste au Stiff est révoqué en février 1857 mais il est réintégré sept ans plus tard après avoir fait amende honorable.

Au cours des premières décennies de fonctionnement, les ingénieurs se contentent généralement d'infliger des déplacements, des rétrogradations puis des amendes aux gardiens récalcitrants.

L'une des premières amendes infligées dans le Finistère remonte au 30 septembre 1867 : 5 francs sont retenus sur le salaire de François Tanguy « en punition d'un manquement à son service », sans plus de précision.

L'arrêté préfectoral du 23 février 1869 autorise « à infliger au sieur Lanuzel, gardien au phare de St Mathieu une amende de cinq francs pour manquements à ses devoirs d'agent subordonné ».

François Giboy est condamné à « une retenue sur son traitement des 2/3 pour désordre lors du dépouillement du scrutin du 14 décembre 1873<sup>47</sup>. À deux doigts de la révocation, ce républicain convaincu avait contesté violemment le résultat du scrutin, mais il est défendu par son ingénieur en chef qui souhaite vivement le conserver dans les cadres :

[Cet agent s'est] toujours acquitté de son service avec zèle et intelligence [...] de nature à lui faire pardonner certains actes inconsidérés provenant de l'exaltation naturelle de son caractère<sup>48</sup>.

Il s'agit du seul et unique motif extra-professionnel rencontré ; les causes essentielles de sanctions sont de deux ordres : les irrégularités dans le service, c'est-à-dire l'abandon de poste, et l'intempérance, les deux étant souvent liées.

Pendant la retenue sur salaire disparaît du nombre des mesures disciplinaires en novembre 1900 :

[Ces pénalités] frappent souvent des familles n'ayant que peu de ressources et causent une gêne sensible dont souffrent les femmes et les enfants ; elles sont en désaccord avec le principe de justice et de bienveillance qui doit inspirer une administration démocratique<sup>49</sup>.

---

47. Archives DDE Quimper, Personnels, Paris, 5 février 1874, décision ministérielle.

48. 22 novembre 1874, l'ingénieur Fenoux.

49. Circulaire du 17 novembre 1900, le ministre des Travaux publics, Pierre Baudin.

À deux reprises aussi des gardiens finistériens sont révoqués pour vol : en 1856 François Cornen est accusé de vendre une partie de l'huile nécessaire à l'appareil d'éclairage. Condamné, il doit démissionner. Pareille mésaventure frappe le gardien Hilarion Le Noret accusé lui aussi d'avoir volé de l'huile et du filin appartenant à l'administration ; il remettait le produit de ses larcins au sieur Miniou qui lui donnait en échange des bouteilles d'eau-de-vie. Il est révoqué en 1897.

Le premier gardien clairement condamné pour ses habitudes alcooliques est Louis État, ancien militaire dans un régiment de zouaves. Il est nommé le 27 juillet 1871 au phare de Penfret. Les rapports des ingénieurs sont pourtant alors très élogieux. Le candidat sait « bien lire et bien écrire : il fera un très bon gardien-chef ». Hélas, dès son arrivée sur l'île, il passe ses journées à boire et délaisse complètement son service. Les observations répétées de son chef, du conducteur, de l'ingénieur n'y font rien : « État continue de se souler et de faire la mauvaise tête ». Le 19 décembre 1871 un énième rapport signale les habitudes « d'intempérance et d'indiscipline du sieur État » et demande sa révocation au préfet. La peine est prononcée le 21 décembre après 5 mois d'activité seulement.

Trois ans plus tard, Jean-François Le Coz, en poste à Sein, subit le même sort ; dans un premier temps on opère une retenue de salaire puis il est rétrogradé et enfin révoqué en janvier 1874 :

Dans le courant du mois de décembre 1873 il s'est présenté deux fois au phare en état complet d'ivresse pour y prendre son service qu'il n'a pu tenir<sup>50</sup>.

Le plus souvent on s'en tient aux amendes même si le comportement de certains gardiens nous paraît aujourd'hui totalement répréhensible :

[Le sieur Tirilly, gardien au phare de Penmarc'h] est rentré au phare en état d'ivresse. Considérant qu'il résulte de ce que le sieur Tirilly s'est livré à des écarts qui lui ont déjà attiré des remontrances dont il n'a tenu aucun compte ; attendu que l'inconduite du sieur Tirilly est de nature à compromettre le service qui lui est confié et qu'il convient de prendre une mesure disciplinaire. Arrêtons, une retenue de 25 francs sera opérée sur le salaire du sieur Tirilly sur le mois de juin courant<sup>51</sup>.

Seulement pourrait-on ajouter !

En 1889 « l'abaissement de classe »<sup>52</sup>, déjà pratiqué, apparaît officiellement dans la liste des sanctions applicables. Le règlement de 1894 en précise les modalités :

[Cet abaissement intervient] pour les gardiens classés ou la réduction des émoluments pour les gardiens hors classes<sup>53</sup>.

50. *Ibid.*, Brest, Paris, 19 juin 1878, décision ministérielle.

51. *Ibid.*, Paris, 19 juin 1878, décision ministérielle.

52. Règlement du 11 mai 1889, article 9.

53. Règlement du 22 octobre 1894, article 11.

Enfin les ingénieurs disposent d'un moyen simple mais brutal pour punir les agents les plus indisciplinés. Ils opèrent à leur rencontre des mutations forcées ou, plus souvent encore, des permutations. Notre gardien Tirilly en est victime, puisqu'il est contraint d'abandonner le phare de Penmarc'h pour le phare en mer de Penfret, manière comme une autre de lui infliger une punition et de le contraindre, espère-t-on, à la tempérance.

Les sanctions prononcées vont du simple rappel à l'ordre sous forme de réprimandes verbales à la révocation immédiate. Entre ces deux extrêmes, il existe toute une série de mesures intermédiaires : notation sévère, avancement retardé, retenue de salaire, mutation d'office... L'existence de cette large et subtile palette de punitions prouve que le pouvoir administratif s'évertue moins à sanctionner les gardiens qu'à les surveiller et les contraindre à respecter les règlements. Le dispositif répressif semble efficace, les sanctions tendent à diminuer, toutes peines confondues. Les agents les plus rétifs démissionnent généralement rapidement ; ceux qui restent s'adaptent avec plus ou moins de bonheur à leur fonction et s'assagissent. Enfin il ne faut pas oublier que leur nombre décroît après 1895 et que les blâmes infligés suivent une même courbe descendante.

## Chapitre VII

### Les traitements

Aucun gardien de phare n'est entré dans cette profession pour gagner beaucoup d'argent. Dans tous les ministères, les titulaires des emplois subalternes perçoivent des traitements d'une grande médiocrité et leurs conditions d'existence demeurent très dures. Malgré les gratifications et les compléments de salaires seul le minimum vital est assuré. La misère de ces petits fonctionnaires est réelle et souvent dénoncée par la hiérarchie. Ni la relative sécurité de l'emploi, ni l'assurance de percevoir une maigre pension de retraite ne sont une consolation.

#### Salaires, gratifications et compléments de salaire

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, les salaires versés aux gardiens restent toujours très faibles. L'administration en la matière se montre peu généreuse et elle utilise toutes les subtilités du règlement pour éviter d'augmenter ses dépenses. Mais il faut bien admettre que les budgets annuels alloués sont si minces que le directeur du Service éprouve quelques difficultés à les équilibrer. La loi de 1853 fait des gardiens des agents subalternes, recrutés sans qualifications particulières, la seule obligation étant de savoir lire et écrire. Les appointements perçus, les plus faibles émoluments prévus dans la fonction publique, équivalent aux salaires d'un ouvrier sans qualification, d'un manoeuvre ou d'un marin-pêcheur. Les revendications salariales, permanentes, reprises dans presque tous les numéros du *Bulletin de l'Association amicale et fraternelle des maîtres, chefs et gardiens de phares*, se justifient par un niveau de ressources n'assurant à la grande majorité des agents publics qu'un minimum vital<sup>1</sup>. C'est un des motifs qui expliquent

---

1. BURDEAU (François), *op. cit.*, p. 324.

les démissions assez nombreuses – elles représentent presque 20 % du total des nominations – pendant toute la période étudiée. Pourtant on reste bien loin des chiffres de la main d'œuvre de l'industrie, d'autant plus importants que la mobilité des ouvriers de l'époque est grande. La plupart des départs rapides dont nous connaissons la raison sont dûs à l'obtention d'un emploi mieux rémunéré.

Les ingénieurs locaux des Ponts et Chaussées n'ignorent rien des grandes difficultés matérielles dans lesquelles se débattent les gardiens, surtout ceux qui doivent nourrir une nombreuse famille. Qui plus est, les ménages ne peuvent espérer un complément de ressources apporté par l'épouse ou les enfants car les établissements sont souvent situés dans des lieux isolés où les possibilités d'un travail d'appoint sont inexistantes. La hiérarchie sait aussi qu'une si faible rétribution n'est pas très motivante et que les gardiens quittent rapidement leur emploi mal rémunéré si une proposition plus intéressante leur est faite. Les archives nous montrent qu'entre 1836 et 1860 surtout, période durant laquelle les salaires sont les plus faibles, les démissions sont les plus nombreuses. Elles interviennent souvent même sans que les ingénieurs soient prévenus ; ceux-ci mettent tout en œuvre pour retenir les meilleurs éléments en leur permettant de s'assurer un revenu complémentaire.

Par exemple, Joseph Mestric, nommé à Bénodet en 1866, est aussi chargé de la surveillance du port et des extractions de matériaux sur le littoral.

Chaque année, sur la proposition de l'ingénieur en chef, le préfet peut accorder aux gardiens les plus méritants, « une gratification qui n'excédera pas un mois de traitement <sup>2</sup> ». Cependant le ministère s'aperçoit rapidement qu'il s'agit ni plus ni moins d'un complément de salaire détourné et tente de rétablir la situation en rappelant l'esprit des textes :

Je crois devoir insister plus que jamais sur les recommandations qui vous ont été faites les années précédentes. Les allocations dont il s'agit n'ont pas d'autre but que de récompenser les plus méritants parmi les agents placés sous vos ordres et pour leur conserver ce caractère de récompense, vous ne devez considérer absolument que les services rendus <sup>3</sup>.

Si le ministre croit bon d'insister sur ce point c'est que les propositions antérieures de gratifications sont surtout motivées par la position familiale, l'isolement ou les salaires insuffisants d'un début de carrière de gardien. Le ministre ajoute quelques précisions :

[Il est indispensable que] les chefs de service s'attachent plus complètement qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent à ne pas considérer ceux de leurs agents qui n'ont pas eu d'avancement dans l'année comme ayant droit à une compensation.

---

2. Règlement de 1853, article 34.

3. Archives personnelles fonds Fenoux, Paris, 8 avril 1881, le ministre des Travaux publics, Sadi-Carnot.

Les remarques ministérielles sont sans effet et les ingénieurs continuent d'accorder ces gratifications annuelles comme il leur semble bon, c'est-à-dire à tour de rôle à tous les gardiens méritants, à titre de complément de salaire. Au fil des ans, ils contournent le texte législatif de 1853 pour améliorer l'ordinaire des gardiens en imaginant toute une série d'indemnités diverses :

Il est alloué, en outre, à chaque maître ou gardien une certaine quantité de bois de chauffage ou de charbon de terre. Les maîtres et les gardiens des phares isolés en mer reçoivent des indemnités pour vivres de mer, lesquels sont fixés par l'Administration suivant les circonstances<sup>4</sup>.

Le combustible est normalement fourni en nature, en une ou plusieurs fois, selon la décision des ingénieurs et en fonction des difficultés d'accès du site. Très rapidement cependant, les gardiens et le service des Ponts et Chaussées considèrent que l'acheminement du bois de chauffage présente de trop grandes difficultés si bien que l'indemnité est alors versée en argent.

En 1875 l'ingénieur Fenoux demande une aide pour les gardiens chargés de veiller au fonctionnement des appareils sonores, charge supplémentaire qui doit, selon lui, être rémunérée. La mise en route et l'entretien de la trompette à vapeur du phare du Créac'h ou de la cloche du fanal de Kermorvan sont ainsi pris en compte :

Les fonctions des gardiens chargés de ce service [sont pénibles] et il est proposé d'allouer à ces agents des indemnités mensuelles réglées à 10 francs pour le maître de phare et le premier gardien ; à 8 francs pour les deux autres gardiens du même phare et à 5 francs pour le gardien du fanal de Kermorvan<sup>5</sup>.

L'administration tente de mettre de l'ordre dans cette situation budgétaire pour le moins complexe. Par la décision ministérielle du 17 janvier 1883, les indemnités de résidence, précédemment imputées sur les fonds de travaux, « sur le tas de gravier », sont dorénavant prélevées sur les fonds de budget fixe. Par la décision du 14 janvier 1884, tous les suppléments de traitements présentant un caractère annuel sont assimilés aux salaires et imputés sur les mêmes fonds. Le règlement de 1889, reprend ces mesures au titre des allocations accessoires :

Il peut être accordé aux gardiens-chefs, dans les cas déterminés par l'Administration supérieure, une indemnité supplémentaire s'élevant au plus à 100 francs par an.

Lorsqu'un gardien est chargé de plusieurs feux dont le service est particulièrement pénible et aurait motivé l'emploi d'un second agent, il peut lui être accordé une indemnité supplémentaire qui, dans aucun cas, ne dépassera 100 francs par an.

4. Règlement de 1860, article 5, Traitements.

5. Décision ministérielle du 6 octobre 1875.

Des allocations pour chauffage sont accordées aux maîtres et gardiens de phares. Elles sont, suivant les décisions des ingénieurs, distribuées en argent ou en nature.

Ceux de ces agents auxquels l'État ne fournit pas de logement reçoivent, en sus de leur traitement une indemnité annuelle de 100 à 150 francs.

Des indemnités pour vivres de mer sont accordées au personnel des phares isolés en mer.

Des indemnités de résidence peuvent être allouées aux maîtres et gardiens de phares placés dans des localités malsaines ou dans lesquelles la vie est exceptionnellement coûteuse, soit à cause de la cherté des vivres, soit à cause des difficultés d'approvisionnement.

Les maîtres et gardiens de phares peuvent recevoir en outre des indemnités pour la conduite des moteurs actionnant les machines électriques ou les signaux sonores, pour les observations de visibilité des feux, ou pour tel autre travail supplémentaire dont l'utilité serait reconnue.

Pour la première fois, l'administration reconnaît que tous ses gardiens classés ne sont pas logés par elle et qu'il convient d'aider ceux qui pourvoient à leur propre hébergement. Selon la loi, l'État se doit de loger dans des locaux dépendant du domaine public un certain nombre d'agents :

[Ceux qui sont obligés] par la nature même de leurs fonctions, de loger dans les bâtiments dont ils avaient la garde : tels sont les éclusiers, les baragistes, les pontiers, les maîtres et gardiens de phares, les gardiens et receveurs de ponts, les passeurs d'eau<sup>6</sup>.

En fait l'argent manque cruellement dans les caisses de l'État et le ministère se félicite que bon nombre de gardiens habitent dans leur logement personnel, notamment sur les îles, quand ils ne peuvent disposer des maisons prévues par le règlement. Mais pour garder un personnel trop souvent tenté de démissionner, les ingénieurs maritimes réclament les logements promis par la loi ou des indemnités compensatrices.

Depuis 1880 l'ingénieur de Brest demande instamment l'instauration de cette indemnité pour les trois gardiens du phare de l'île Vierge qui ne disposent d'aucun logement à terre :

[Il semble] équitable de leur accorder à tous une indemnité de logement de 100 francs<sup>7</sup>.

Cette indemnité me paraît juste et elle doit être fixée à 150 francs pour les gardiens mariés, à 100 francs pour les gardiens célibataires ou veufs sans enfants<sup>8</sup>.

---

6. Décision ministérielle, Versailles, 20 janvier 1877, le ministre des Travaux publics.

7. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 23 janvier 1880, le sous-ingénieur Florent.

8. *Ibid.*, Brest, 27 juillet 1887, l'ingénieur de Miniac.

Renouvelée chaque année, cette demande pressante n'aboutit qu'en 1887, année où une indemnité de 100 francs est versée après bien des discussions : les célibataires devaient-ils recevoir autant ou moins que les mariés ? Les mariés avec enfants doivent-ils toucher plus ? Et sur quels critères : nombre d'enfants, âge des enfants ? Le ministère ne rentre pas dans ces considérations et décide une allocation identique pour tous, la plus basse qui fût proposée. Cependant, dans la mesure où le service des Phares considère que le logement de fonction contraint les gardiens à une plus grande assiduité, très peu de phares sont construits sans logements après 1850.

Dans le Finistère, sauf au phare de l'île Vierge, seuls les gardiens des établissements de Brest et de Kéréon reçoivent cette indemnité au lendemain de la Première Guerre mondiale mais il avait fallu attendre quarante ans avant de parvenir à cette situation équitable.

Quelques années plus tard, dans le règlement de 1894, on retrouve les mêmes articles relatifs aux allocations diverses. Les maîtres et gardiens classés des Phares et balises peuvent recevoir, en sus de leur traitement, des indemnités dont l'importance est fixée, dans chaque cas par le ministre des Travaux publics, pour les objets énumérés ci-après : des indemnités de chauffage et des indemnités pour vivres de mer, applicables seulement aux phares isolés en mer ou éloignés des centres d'habitation, distribuées soit en argent, soit en nature, suivant la décision de l'ingénieur en chef ; des indemnités de logement, variant de 100 à 150 francs par an, applicables aux agents qui ne sont toujours pas logés par l'État ; des indemnités de résidence, applicables aux agents placés dans des localités « malsaines » ou dans lesquelles la vie est particulièrement coûteuse ; des indemnités spéciales pour la conduite des moteurs actionnant des machines électriques ou des signaux sonores. Un nouvel article, par rapport au règlement précédent, approuve les indemnités pour les « observations météorologiques<sup>9</sup> et de visibilité des feux ou pour tout autre service supplémentaire ordonné par le ministre ». Un supplément de traitement est accordé pour les vivres en mer.

En 1900, au phare des Pierres-Noires, les trois gardiens de troisième classe touchent ensemble 2 050 francs de salaires, 721 francs de vivres en mer, 200 francs pour les observations, et 275 francs de gratifications, soit au total 3 246 francs dont 58 % de suppléments divers.

La même année, à Armen, les quatre gardiens perçoivent 3 075 francs de salaires et 1 877 francs de suppléments, soit 61 % du traitement. Deux ans plus tard, le salaire n'a pas varié mais les allocations sont portées à 2 512,50 francs soit 82 % du salaire.

Mieux, à Tevennec, l'établissement le plus difficile, en 1886 les deux gardiens Coquet et Marzin touchent respectivement 800 et 750 francs de

---

9. Décision ministérielle du 5 août 1882.

salaires auxquels s'ajoute une indemnité cumulée de 646 francs pour chacun (86 % du salaire de base).

Pour s'attacher des gardiens formés et responsables dans les phares en mer les plus exposés, les ingénieurs doivent déployer des trésors d'ingéniosité afin de leur proposer des salaires plus attrayants ; cette pratique est en vigueur dans tous les départements.

Le phare des Grands Cardinaux, construit au large de Hoedic est allumé 1<sup>er</sup> janvier 1880. L'ingénieur de Lorient, chargé de constituer l'équipe de trois gardiens nécessaires pour le service, rencontre tant de difficultés dans le recrutement qu'il est contraint de retarder l'allumage du phare. L'attribution de trois primes exceptionnelles lui permet enfin d'engager trois candidats : le salaire du deuxième gardien est de 800 francs, auxquels on peut ajouter 250 francs pour la prime de vivres de mer, 250 francs pour les frais de chauffage et enfin 350 francs pour les frais de transport<sup>10</sup>, soit un total de 850 francs de primes, supérieur au salaire.

•

Les indemnités déjà existantes, sont réévaluées chaque année, et d'autres, nouvelles, sont imaginées. Ainsi, en 1898, est créée une indemnité pour la tenue d'un appareil sonore ; en 1907, le service des phares convient d'une indemnité spéciale pour le personnel des phares électriques et pour le personnel dirigeant des moteurs. L'indemnité de scolarité est systématiquement accordée aux gardiens dont la progéniture est en âge d'aller à l'école... Le décret du 29 juin 1909 reprend complètement l'organisation du personnel de la Navigation intérieure, des Ports maritimes et de commerce et des Phares et balises. On ne note pourtant aucune amélioration vraiment marquante des traitements, bien que l'ensemble des ingénieurs de tous les départements maritimes reconnaissent les conditions d'existence difficiles des gardiens, conditions que des suppléments divers, énoncés dans les textes législatifs, devraient rendre plus supportables. On peut citer un certain nombre de suppléments – pour les chefs de phare, pour le service de plusieurs feux, pour le service des phares électriques, des signaux de brume, des signaux de marée –, des indemnités – de logement, de résidence, d'éclairage, de chauffage, pour les observations météorologiques, pour les observations des autres feux, pour les vivres de mer, pour les modes d'éclairage complexe, familiales et de scolarité –, et diverses compensations non précisées. Ainsi lorsque la loi du 13 juillet 1906 institue un jour de repos hebdomadaire, on s'aperçoit que les agents du service des Phares et balises n'avaient jamais eu droit à ce jour férié légal :

---

10. Archives départementales du Morbihan, S280, Personnels, Paris, Arrêté ministériel du 29 novembre 1879, Organisation du service.

Pour les phares en mer il est recommandable d'envisager une indemnité pour les agents qui ne peuvent débarquer à terre pour une seule journée<sup>11</sup>.

Si on peut observer une hausse des traitements accordés sur soixante-dix ans, environ 40 % pour les classes de début, il n'en reste pas moins qu'elle est très inférieure à celle des salaires ouvriers pendant la même période.

Par exemple, le salaire moyen journalier des mineurs passe de 3 francs en 1871 à 5,40 francs en 1912<sup>12</sup>, et si tous les métiers n'enregistrent pas de hausse aussi forte on remarque que les salaires du privé sont toujours supérieurs à ceux des agents débutants, 1 franc par jour. Il est vrai que cette dramatique situation financière s'applique à tous les agents ministériels subalternes, ces « prolétaires en habits noirs »<sup>13</sup>, quel que soit le ministère.

### Évolution des salaires des gardiens entre 1853 et 1909

Année	6 <sup>e</sup> classe	5 <sup>e</sup> classe	4 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	1 <sup>re</sup> classe	maître
1853	375f.	450f.	525f.	600f.	675f.	750f.	900f.
1859	425f.	500f.	575f.	650f.	725f.	800f.	950f.
1860	475f.	550f.	625f.	700f.	775f.	850f.	1 000f.
1889	575f.	650f.	725f.	800f.	875f.	1 000f.	1 200f. <sup>14</sup>
1909	supprimées		750f.	850f.	950f.	1 050f.	1 750f.

La stagnation des salaires entre 1860 et 1889 est générale dans la fonction publique et le salaire moyen d'un petit fonctionnaire s'élève à 1 350 francs en 1858 (on est loin des 650 francs des gardiens !) et à 1 490 francs seulement en 1896<sup>15</sup>. On peut penser que le décret d'organisation ne donne pas entière satisfaction car une commission est nommée par arrêté ministériel dès le 3 novembre 1909. Dirigée par l'inspecteur général des Ponts et Chaussées, Lavollée, elle doit examiner les questions soulevées par l'application du nouveau décret et notamment les articles concernant les traitements. L'enquête conclut à l'insuffisance des salaires et les ingénieurs locaux avouent leur intention de conserver le système des indemnités diverses pour compenser le manque de générosité de l'État.

11. Archives DDE Quimper, Salaires et pensions, Chateaulin, 16 janvier 1911, l'ingénieur en chef Pigeaud.

12. WILLARD (Claude) (sous la dir. de), *La France ouvrière, tome 1, Des origines à 1920*, Paris, Éditions de l'Atelier, 1995, p. 389. Le salaire horaire moyen est multiplié par 2 entre 1850 et 1913 selon GUILLAUME (Pierre), *Histoire sociale de la France au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Masson, 1993, p. 103.

13. BURDEAU (François), *op. cit.*, p. 322.

14. Un manoeuvre rural gagne 700 f., un maçon parisien 1 100 f., un ouvrier qualifié 1 800 f.

15. CHARLES (Christophe), *op. cit.*, p. 195.

Dès janvier 1910, l'ingénieur de Morlaix propose de porter à 200 francs l'indemnité de résidence pour le gardien de l'Île Noire,

un rocher dépourvu de tout, sans le moindre abri, sans le moindre coin de terre, d'un accès souvent difficile. Le logement du gardien y est restreint, humide, aussi peu confortable que possible<sup>16</sup>.

... et d'allouer 50 francs aux agents décorés de la médaille d'honneur des Travaux publics.

L'ingénieur de Quimper demande une augmentation substantielle des indemnités de résidence des gardiens du phare de Penfret :

[Les agents] habitant les îles sont complètement séparés de toute agglomération et éprouvent les plus grandes difficultés tant pour l'éducation de leurs enfants que pour les soins à donner aux membres de leur famille atteints de maladie<sup>17</sup>.

La commission d'enquête reconnaît volontiers le bas niveau des salaires et les difficultés financières des agents mais ne parvient pas à changer le cours des choses et le décret de 1909 est appliqué sans modification sérieuse si ce n'est l'octroi d'une indemnité familiale de 4 francs par mois et par enfant, pour les familles de plus de deux enfants de moins de 16 ans ou atteints d'infirmités permanentes qui les empêchent de travailler.

[Nulle part] le traitement des gardiens n'est aussi faible qu'en France [...]. Le recrutement des gardiens de phares présente déjà quelques difficultés sur le littoral de la Méditerranée où il a fallu, par des indemnités spéciales porter le traitement de début des gardiens à 72 francs par mois quoique le service y soit singulièrement moins périlleux et moins rude que sur les côtes vendéennes ou bretonnes<sup>18</sup>.

Comme nous l'avons déjà évoqué, en Bretagne, les jeunes gardiens sont recrutés pour la plupart à la quatrième classe, une manière détournée de leur offrir un salaire de départ un peu plus élevé. D'autre part le passage dans la classe supérieure s'effectue beaucoup plus rapidement et, en une douzaine d'années, les gardiens atteignent dorénavant la première classe alors qu'auparavant il leur fallait patienter une trentaine d'années pour parvenir à ce niveau.

•

Après la Première Guerre mondiale la très forte hausse du coût de la vie, la « vie chère », nécessite des adaptations rapides et sérieuses des salaires, mais l'administration rencontre des difficultés pour compenser l'augmen-

16. Archives DDE Quimper, Personnel, Morlaix, 10 janvier 1910, l'ingénieur Le Moutl.

17. *Ibid.*, Quimper, 15 janvier 1910, l'ingénieur Renault.

18. LE GOFFIC (Charles), *Les Métiers pittoresques, la vie des phares*, Paris, Fontemoing, 1899, p. 41.

tation trop brusque des coûts. Pendant les quatre premières années du conflit, aucune mesure n'est prise en faveur des gardiens et les deux premières instructions ministérielles traitant de leur situation ne sont signées que les 29 juillet et 29 décembre 1918. Elles prévoient une hausse de 50 % environ des traitements alors que dans le même temps le coût de la vie a plus que doublé : pour un indice de base 100 en 1914, l'indice des prix au début de l'année 1919 est à 238, puis à 288 au début de 1920 et enfin à 412 en octobre de la même année. Les salaires des gardiens, en fin de période, n'ont pas encore été multipliés par 2.

Toutes les primes sont également revues à la hausse et notamment les indemnités de résidence.

Le grand nombre de touristes qui villégiaturent sur nos côtes et la crise du logement nous portent à augmenter notablement l'indemnité de logement attribuée aux gardiens non logés par l'Administration. La situation est telle qu'il est impossible de trouver sur le littoral et même dans les îles, à moins de 450 à 500 francs le logement de deux pièces non meublées, indispensable à une famille de gardiens de phares. [...Ces allocations sont] aujourd'hui bien insuffisantes. Dans ces conditions nous proposons l'attribution du taux maximum de 250 francs à nos agents non logés de l'île Vierge habitant l'Aberwrac'h [...] et d'allouer 200 francs à ceux de Kéréon et de la Jument d'Ouessant<sup>19</sup>.

Dans de telles conditions, le service des Phares continue à compenser la faiblesse des traitements par le recours aux primes diverses, en tentant d'associer les autres ministères aux versements de ces compléments.

Ainsi la Marine est mise à contribution en 1923 pour verser une indemnité aux gardiens du Pilier alors chargés de la surveillance et de l'entretien du sémaphore désaffecté<sup>20</sup>. Le ministère des Postes verse aussi son écot aux gardiens qui veillent sur les installations radios, le ministère de l'Air en fait de même pour les agents chargés des observations météorologiques.

Si la sécurité de l'emploi ainsi que l'assurance d'un salaire croissant avec l'âge et d'une pension de retraite sont les avantages qui poussent les hommes à s'attacher aux phares, il n'en reste pas moins que la population s'émeut que ce soit au prix d'une rémunération très faible. Certains citoyens tentent même d'y remédier en distribuant leurs propres deniers : ainsi cet étonnant legs de 25 000 francs en faveur des gardiens de phares effectué par Célestine Audouy, à sa mort en décembre 1938 :

... [legs] à la corporation si intéressante des gardiens de phares maritimes qui sont continuellement ballottés par les flots et dont personne ne s'occupe. Je désire que ladite somme leur soit remise par part égale individuellement<sup>21</sup>.

19. Archives DDE Quimper, Personnel, Quimper, 9 mars 1926, l'ingénieur en chef Genet.

20. Archives DDE Saint-Nazaire, Le Pilier.

21. Archives DDE Quimper, legs Audouy.

Mais le plus sûr moyen de compléter le salaire est de servir dans un établissement très visité où les pourboires laissés par les touristes s'accumulent pour former un viatique conséquent.

## Visites et pourboires

Aujourd'hui encore les touristes, satisfaits de leur visite d'un phare, ne manquent pas de laisser quelques pièces aux gardiens ; cette pratique a fait couler beaucoup d'encre au sein du service des Phares et reste encore une question d'actualité ; voici peu un inspecteur général des Ponts et Chaussées s'inquiétait :

S'ajoute au problème des logements, la question irritante des « pourboires » qui sont perçus traditionnellement par certains agents pour la visite des phares, et qui n'a jamais été entièrement résolue<sup>22</sup>.

Au cours de l'été 2001 un chargé de mission a sillonné pendant quatre mois la France pour tenter de connaître le montant réel des sommes perçues. Une seule certitude, en sortant le visiteur a toujours laissé une pièce « spontanément ou parce qu'on lui fera comprendre que c'est la règle »<sup>23</sup>, une règle évidemment non écrite, pas plus que l'interdiction de cette pratique.

Le texte d'organisation rédigé par Reynaud en 1860 définit les conditions de visite :

[Il est interdit aux gardiens] de laisser visiter le phare pendant la nuit par des personnes étrangères au service. Ils ne peuvent admettre de visiteurs que lorsque le service du matin est complètement terminé et lorsqu'il doit s'écouler encore une heure au moins avant le coucher du soleil. Ils doivent les accompagner constamment, ne jamais leur permettre d'entrer dans l'appareil, et n'introduire pas plus de deux personnes à la fois dans la chambre de la lanterne. Ils sont responsables de toutes les dégradations qui pourraient être commises par les visiteurs. Ils inviteront toutes les personnes qui voudront visiter les phares à inscrire au préalable leurs noms et adresses sur un registre à ce destiné, et n'admettront que celles qui auront satisfait à cette prescription.

Le problème d'une éventuelle participation financière des visiteurs n'est pas abordé, alors qu'elle est devenue une pratique dès l'allumage des établissements : la lecture des livres d'or conservés nous apprend qu'un public généralement instruit se rendait en excursion dans les phares et, très vraisemblablement, ne repartait pas sans avoir récompensé ses hôtes.

Il est certain aussi que les agents attendent impatiemment cette manne touristique, même s'ils encourent une sanction : le sieur Tanguy, gardien au phare de l'île de Batz fut condamné à une retenue de 5 francs :

---

22. VALLS (Paul), *op. cit.*, « Rapport », p. 26.

23. GUIGUENO (Vincent), *op. cit.*, p. 17.

[Il a laissé pénétrer dans son établissement] une nombreuse compagnie de visiteurs non autorisés et les a laissés parcourir toutes les pièces sans exercer sur eux une surveillance que leur grand nombre [de 15 à 20] rendait du reste imposable<sup>24</sup>.

Il est clair qu'il s'agit d'une véritable activité sur laquelle d'ailleurs les ingénieurs ferment les yeux tant que le service est assuré correctement. De cette façon d'ailleurs ils s'assurent un parfait entretien des phares pour accueillir dans les meilleures conditions les visiteurs et encourager les pourboires. Cette pratique, connue de tous, peut même être approuvée :

Telle gardienne de phare, hors-classe, veuve, chargée de famille touche par exemple 35 francs par mois et n'est pas admise à retenue. Ces 35 francs ne lui donneraient point à vivre si la générosité des touristes ne suppléait à la parcimonie de l'État. Un visiteur, à qui le gardien fait les honneurs du phare, ne s'en va point sans lui laisser un léger pourboire<sup>25</sup>.

Cependant il semble que dans bien des cas le simple accueil se transforme en prestations hôtelières et que la vente de boissons soit fréquente alors que le règlement de 1889 est très précis :

[Sauf au cas où] il y aurait lieu de porter secours, il est formellement interdit aux gardiens de recevoir pendant la nuit, dans le phare et ses dépendances, les personnes n'appartenant pas au service<sup>26</sup>.

La nécessité d'un tel avertissement ne peut s'expliquer que par des débordements connus en haut lieu mais néanmoins cette pratique se perpétue. Anatole Le Braz, en visite sur l'île de Sein, nous le dit :

Si je ne suis point logé au phare, j'aurai une chambre dans la maison qui touche le restaurant<sup>27</sup>.

Il est clair qu'il s'agit pour l'auteur d'une pratique habituelle et non répréhensible.

Que les logements des gardiens accueillent facilement des excursionnistes, une nouvelle preuve en est donnée par l'ingénieur de Quimper :

[J'apprends] avec un vif mécontentement que l'un des gardiens au phare de Penfret, le sieur Baudry, a, sans autorisation, loué sa maison d'habitation qui est la propriété de l'État à des étrangers dont la présence sur l'île est une cause de trouble et de désordre<sup>28</sup>.

Le gardien fautif est condamné à 10 jours de retenue de salaire mais s'il avait hébergé des locataires paisibles et discrets, il n'aurait vraisemblablement pas été sanctionné.

24. Archives départementales Finistère, 4S281, Morlaix, 20 septembre 1867, l'ingénieur Considère.

25. LE GOFFIC (Charles), « Les Phares », dans la *Revue des deux mondes*, tome 151, 1899, p. 397-434.

26. Règlement de 1889, article 21 p. 12.

27. LE BRAZ (Anatole), *Magie de la Bretagne, Sein l'île sinistre*, Paris, R. Laffont, p. 1116.

28. Archives DDE Quimper, Quimper, 21 octobre 1871.

À la même époque le gardien Guyomard du phare des Sept-Îles dans les Côtes-du-Nord se voit infliger une retenue de 4 jours de traitement pour infraction aux obligations réglementaires dans l'intérieur des phares :

[II] a logé dans le phare des personnes étrangères au service et a mis à leur disposition les ustensiles de cuisine<sup>29</sup>.

Quarante ans plus tard, l'inspecteur général de Rouville s'adresse à l'ingénieur de Quimper :

[Mon attention a été attirée] à tort ou à raison sur l'abus que commettrait le gardien du feu de l'île Louet et consistant à conserver des visiteurs dans l'île la nuit, à les loger et à prélever une rémunération corrélative<sup>30</sup>.

Une enquête sérieuse montre que les accusations portées ne sont que pure médisance : le gardien héberge bien quelques personnes mais il s'agit d'amis très chers. En fait un chirurgien parisien et toute sa famille passent chaque année plusieurs jours sur l'île et logent dans les dépendances du phare. Ils participent certainement d'une manière ou d'une autre au dédommagement du gardien qui n'est jamais inquiété pour ce complément de salaire.

L'arrêté ministériel du 4 janvier 1940 régularise la situation :

Nulle personne étrangère au Service des Phares et Balises ne peut séjourner dans les bâtiments affectés à l'éclairage et au balisage, ni dans les locaux réservés aux ingénieurs en tournée.

•

L'administration tente aussi de réduire les visites de jour :

Des décisions ministérielles prises sur la proposition des ingénieurs en chef et après avis du directeur du service des Phares et balises restreignent ou interdisent les visites de jour<sup>31</sup>.

Des abus ont certainement entraîné cette attitude beaucoup plus réservée mais une autre raison, de tout autre nature, pousse à la fermeture des sites : la crainte des espions. À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle on croit voir l'ennemi partout. Dès 1892 le ministre des Travaux publics alerte tous les ingénieurs en poste dans les départements :

[Des individus circulent] dans un but d'espionnage, aux abords des chemins de fer, des canaux et autres voies de communication, des ports maritimes, etc. Il résulte, des indications les plus sérieuses, que l'on est en présence de menées qui font l'objet d'une réelle organisation [...]. Le Gouvernement compte sur votre patriotique dévouement et sur celui de votre

29. Archives Phares et balises Lézardrieux, Saint-Brieuc, 1<sup>er</sup> octobre 1900, l'ingénieur Kerviler.

30. Archives DDE Quimper, Paris, 28 avril 1937, l'inspecteur de Rouville.

31. Règlement de 1919, article 13, p. 85.

personnel, à tous les degrés de la hiérarchie, pour exercer cette surveillance de tous les instants avec le tact et le calme qui n'empêchent pas d'apporter la plus grande fermeté dans l'accomplissement du devoir<sup>32</sup>.

Il ne semble pas pour autant que les visites soient suspendues ni même que le rythme et l'affluence diminuent si bien qu'en 1899 le ministre intervient de nouveau :

Les gardiens de phares ont pour consigne d'explorer du regard les ouvrages de défense, les magasins, etc., qui se trouvent à proximité du phare. Cette surveillance a pour but de découvrir et de signaler les individus qui se livreraient à l'espionnage. Les gardiens devront agir avec beaucoup de prudence et s'efforcer de ne pas confondre le passant ou le touriste avec l'espion qui se livre généralement à une reconnaissance en règle<sup>33</sup>.

Un décret de juillet 1899 accorde même à tous les agents chargés de surveillance du littoral la franchise postale avec le commissaire spécial de la police des chemins de fer à qui ils doivent faire parvenir tous les renseignements recueillis. Cependant dans les faits les gardiens accueillent toujours les éventuels visiteurs.

En juillet 1904, le directeur du service des Phares lance une vaste enquête de recensement des visiteurs des phares gardés en 1901, 1902 et 1903, « afin de se rendre compte de l'importance des pourboires qui peuvent être donnés aux gardiens des établissements<sup>34</sup> ».

Après un dépouillement minutieux des registres de visites, tous les ingénieurs des départements maritimes adressent à leur hiérarchie la liste des hôtes accueillis. Pour l'arrondissement de Granville nous connaissons ces chiffres par établissement :

Les visites de phares gardés dans l'arrondissement de Granville :  
1901–1903

	1901	1902	1903
Sénequet (en mer)	97	29	57
Chausey (en mer)	193	220	254
Granville	650	500	312

Selon l'ingénieur local il est impossible de connaître avec précision les sommes versées d'autant plus que les gardiens se montrent des plus discrets sur le sujet. Il admet cependant qu'il n'est « sans doute pas erroné d'estimer chaque pourboire à 1 franc par personne<sup>35</sup> » : un phare comme Gran-

32. Archives DDE Quimper, Circulaires, Paris, 16 février 1892, le ministre Yves Guyot.

33. *Ibid.*, Notes confidentielles à l'usage des gardiens de phares, Quimper, 6 août 1899.

34. Archives Phares et balises de Granville, Paris, 2 juillet 1904, le directeur Quinette de Rochemont.

35. *Ibid.*, Granville, 19 juillet 1904, l'ingénieur Lefébure.

ville, qui ne présente pourtant pas un intérêt particulier, rapporterait environ 500 francs par an, à partager entre trois gardiens. Encore convient-il de s'interroger sur l'exactitude des chiffres portés : les gardiens n'ont aucun intérêt à faire signer tous les visiteurs au risque d'encourir les reproches des conducteurs – qui les préfèrent gardiens plutôt que guides touristiques – et des ingénieurs – déclarer les visites de toutes les personnes étrangères au service est la reconnaissance d'un traitement occulte, proportionnel au nombre de visites. Il est évident que tous les chiffres fournis sont largement sous-évalués. Nous savons aussi que certains phares sont particulièrement demandés par les gardiens dont celui d'Eckmühl dans le Finistère parce que, précisément, il est le plus visité du département : les pourboires sont attendus par ceux qui sont en place et recherchés par les autres.

Le seul témoignage retrouvé dans les archives est cette simple phrase énoncée par le gardien Jean-Noël Kerninon qui demande en 1899 sa mutation dans ce dernier phare car il sait qu'il pourra y « améliorer sa vie en aidant les visiteurs <sup>36</sup> ».

Au lendemain de la Grande Guerre, alors que la situation financière des gardiens s'avère particulièrement difficile, le gouvernement effectue une nouvelle enquête pour connaître avec précision la réalité de ces pourboires <sup>37</sup>. Il était prévu d'organiser et de réglementer les visites et aussi de redistribuer les sommes entre tous les agents, moyen déguisé d'améliorer les salaires sans bourse gouvernementale délier. Le chiffre global fait apparaître un total de 73 415 visiteurs pour l'année 1921, soit nettement moins qu'en 1903 ce qui peut paraître paradoxal dans la mesure où le tourisme balnéaire se développe après guerre : on peut donc supposer que les gardiens cachent à leurs supérieurs la réalité des chiffres.

Cependant, en se fondant sur les résultats de cette enquête, on constate que les phares de la Hève, auprès du Havre, sont les plus visités de France ; ils rassemblent 15 500 signatures sur leur registre <sup>38</sup> soit, en reprenant l'évaluation de l'ingénieur Lefébure en 1904, une somme de 15 500 francs à se partager entre cinq ! Le poste est financièrement très intéressant.

Dans le même ordre d'idée, l'un des anciens gardiens du phare de Fréhel nous avoua que lui même et ses deux collègues purent s'offrir chacun une 4CV neuve avec les seuls pourboires accumulés au cours de leurs trois premières années passées dans l'établissement après 1951.

On raconte aussi ce genre d'histoire pour les gardiens du phare des Baleines, de Chassiron, de la Coubre ou du cap Ferret, mais peut-être que la jalousie et l'envie poussent à colporter ces rumeurs invérifiables.

Toujours est-il que les gardiens ne veulent surtout pas perdre cette source de revenus supplémentaires. En 1927 de nouvelles plaintes arrivent

36. Archives DDE Finistère, Personnel, Plogoff, 15 mai 1899, Jean-Noël Marie Kerninon.

37. Archives nationales, F14 20897, Visites du public.

38. JACQUET (Joël), « Les Phares », dans la *Revue des monuments historiques*, n° 165, 1989, p. 83.

sur le bureau du ministre des Travaux publics et du directeur des Phares et balises. Des ingénieurs d'arrondissement éprouvent toujours les pires difficultés à connaître les sommes perçues. Surtout, ils estiment que leurs gardiens s'affairent beaucoup plus auprès des visiteurs que de leur établissement. Des maires commencent aussi à s'inquiéter de ces visites toujours plus nombreuses et non réglementées. Ils se demandent notamment qui est le responsable légal en cas d'accidents. Encore une fois on ferme les yeux sur cette pratique :

[Le personnel] dans son ensemble, ne paraissait pas désirer la cessation de ces visites parce que la plupart des visiteurs savent reconnaître l'obligance du gardien qui les accompagne et leur fournit d'intéressantes explications<sup>39</sup>.

On se contente donc d'afficher l'horaire des visites à l'entrée des établissements et de demander aux gardiens d'avoir une tenue irréprochable. Le *Manuel de l'Électromécanicien* de 1956 est cependant plus explicite puisqu'il enjoint aux agents de « rester discrets » dans leurs explications et surtout de « ne jamais réclamer un pourboire »... mais il n'est pas interdit aux visiteurs de laisser la pièce<sup>40</sup>.

Sur certains sites, les pourboires peuvent doubler les salaires durant les mois d'été comme à Chassiron sur l'île d'Oléron, aux Baleines sur l'île de Ré, à Eckmühl ou à la Hève. Mais encore une fois le secret reste bien gardé. En 1996, un arrêté préfectoral interdit la visite des phares du Finistère : il s'agit d'appliquer strictement la réglementation sur la sécurité des établissements publics accueillant du public. En l'occurrence l'écartement entre les barreaux des escaliers était de 14 et non des 11 centimètres réglementaires : à peine un an plus tard tous les travaux avaient été effectués pour que les visites puissent reprendre.

### **Le besoin de sécurité : secours, mutualités et syndicats**

Les agents les plus méritants, même à la retraite, peuvent demander de l'aide de leur ingénieur en chef qui, généralement, ne la leur refuse pas. Des pensions de retraite de misère les laissent parfois dans le dénuement le plus complet et le désarroi dont témoignent les archives est accablant. Il faut cependant souligner la faiblesse des moyens dont disposent les ingénieurs. Les premiers secours ne sont versés qu'à la fin du Second Empire et très parcimonieusement. La Troisième République est un peu moins chiche, mais l'ensemble des allocations versées dans le Finistère en 1898 se monte à 700 francs<sup>41</sup> pour l'année, le salaire d'un gardien de troisième classe. Quand on sait que le département compte à cette époque 80 agents en

39. Archives DDE Vannes, Paris, 14 mai 1927, le directeur de Rouville.

40. *Manuel de l'électromécanicien et du gardien de phare : les devoirs du service*, « Les Visiteurs », Calais, Denquin, 1956, p. 115.

41. Archives DDE Quimper, Secours.

exercice et certainement autant de veuves et de retraités, la répartition des secours n'autorise qu'une amélioration très relative des situations les plus difficiles. Le ministère lui-même reconnaît la faiblesse de ses moyens à l'occasion d'une demande effectuée par la veuve d'un gardien qui vit dans le plus grand dénuement :

J'ai examiné cette requête et malgré tout mon désir de lui donner une solution favorable cela ne m'a pas été possible. Le crédit mis à ma disposition pour les allocations de cette nature est tellement insuffisant eu égard au nombre toujours croissant des infortunes à soulager que je me vois à regret dans la nécessité d'ajourner de cette demande...<sup>42</sup>.

L'article 16 de la loi organique de juin 1853 préconise déjà d'aider les agents malades : ils touchent trois mois de traitement intégral pour longue maladie puis trois mois à demi-traitement. S'il s'agit d'un accident ou d'une maladie liée au travail ils perçoivent alors l'intégralité du traitement jusqu'au rétablissement complet ou la mise à la retraite. Cette règle est parfaitement appliquée bien que dans quelques cas apparaisse une résistance évidente des ingénieurs pour accepter le caractère professionnel de l'accident, surtout si l'agent concerné est mal noté.

Le premier exemple recensé dans le Finistère concerne le chef-gardien de l'île de Sein, Bernard, frappé d'une maladie dont la nature nous est inconnue. Après deux séjours à l'hôpital militaire de Brest, une nouvelle visite en septembre 1845 ne l'autorise pas à revenir sur son île. L'ensemble des frais d'hospitalisation est pris en charge par l'administration des Phares et balises<sup>43</sup>.

En 1852 le gardien Thomas atteint de la maladie de la pierre doit se rendre à Paris pour se faire soigner. Il est accueilli dans la capitale par un conducteur du Service puis admis dans un hôpital parisien. Tous les frais sont acquittés par son ministère.

Le gardien Théodore Armand, gardien au Stiff d'Ouessant de 1849 à 1866 est transporté le 22 décembre 1866, dans un état grave, à l'hôpital des Armées à Brest où il subit une délicate opération chirurgicale. Malheureusement il décède un mois plus tard. Cependant tous les frais, 68,65 francs, restent à la charge du service des Phares.

L'administration est particulièrement attentive au remboursement des frais pharmaceutiques et médicaux, tout particulièrement s'il s'agit d'accidents ou de maladies dont ses agents ont été victimes dans l'exercice de leurs fonctions :

Nous continuerons à examiner avec la plus grande bienveillance les propositions qui nous seront faites par les chefs de service en vue du remboursement de ses frais<sup>44</sup>.

---

42. *Ibid.*, Paris, 11 mars 1881, le ministre des Travaux publics, Sadi-Carnot.

43. Archives départementales du Finistère, 4S281, le maire de l'Isle des Saints, 20 septembre 1845.

44. Règlement du 26 novembre 1910, article 2.

En janvier 1864 le gardien Quillien, le premier retraité secouru recensé dans le Finistère, demande, avec l'appui de l'ingénieur en chef, une aide en attendant la liquidation de sa pension ; le cabinet ministériel donne son approbation, si bien qu'il reçoit une allocation de 150 francs en août, somme conséquente puisqu'elle est supérieure à sa pension annuelle estimée à 141 francs. Les années suivantes, en 1865, il est un des seuls retraités du département à bénéficier d'une allocation de 100 francs bien qu'il n'ait accompli que 25 ans dans le service des phares et ne peut prétendre, à ce titre, récupérer le quart des aides octroyées. Mais le rapport de 1875 permet de comprendre les raisons de cette apparente faveur : lors du renouvellement, pour la dixième année consécutive de sa demande d'aide, l'ingénieur en chef l'appuie en ces termes :

Il est âgé de 76 ans, complètement aveugle et incapable de s'aider par son travail ; sa cécité est en grande partie due à l'exercice de ses fonctions au phare de Penfret<sup>45</sup>.

Voilà pourquoi l'allocation annuelle est versée avec autant de régularité et le sera encore pendant 5 ans, jusqu'à sa mort en 1880 à plus de 82 ans.

Quelques gardiens en très mauvaise santé peuvent aussi avoir recours au ministre des Travaux publics.

Le sieur René Brisson, gardien à Penmarc'h puis à la Vierge entre 1849 et 1871, demande dès sa mise à la retraite un secours en rappelant ses états de service et la modestie de sa pension. Après 22 ans dans le service des Phares son revenu s'élevait à 190 francs et ne lui permettait pas de subvenir aux besoins de sa famille :

Sa situation est trop triste, et, prenant en considération ses bons services, monsieur le ministre a bien voulu accueillir favorablement jusqu'ici les demandes de secours qu'il a faites depuis sa mise à la retraite<sup>46</sup>.

Il bénéficie d'une allocation de 50 francs par an, jusqu'à sa mort en 1879.

Quelques années plus tard le sieur Jean-Marie Daniélou, après 32 ans de service, perçoit une pension plus élevée, 337 francs, mais son état physique est jugé catastrophique :

... devenu très caduc, borgne et estropié. Sa pension de retraite est insuffisante<sup>47</sup>.

Mais il ne faudrait pas faire de ces aides aux retraités une règle générale : elles restent limitées aux quelques cas cités pour la période qui court de 1860 à 1914 !

Les demandes formulées par le personnel, justifiées et répétées chaque année, sont en fait rares. Les retraités, les malades, les infirmes, les veuves,

45. Archives DDE Quimper, Secours, Quimper, 20 juin 1880, l'ingénieur ordinaire Harel de la Noé.

46. *Ibid.*, Quimper, 11 octobre 1875, l'ingénieur en chef Fenoux.

47. *Ibid.*, Quimper, 5 juillet 1881, l'ingénieur ordinaire Quelennec.

les orphelins ne sollicitent pratiquement jamais les ingénieurs alors qu'ils sont le plus souvent écoutés : seuls deux refus figurent dans l'ensemble des archives du Finistère entre 1869 et 1900.

L'un des deux concerne le gardien de l'île Vrach en face de l'aber Wrac'h. Ce dernier adresse à son ingénieur une lettre :

Âgé de 60 ans, absolument sans ressource je suis obligé pour soutenir une famille qui se compose de ma femme et de sept enfants, d'avoir recours à la charité publique.

Il demande un secours exceptionnel pour attendre la liquidation de sa retraite. Mais cet agent avait été révoqué par mesure disciplinaire et mis à la retraite d'office :

À cause de ses habitudes d'intempérance il ferait un mauvais usage du secours qui lui serait accordé<sup>48</sup>.

Cependant l'ingénieur en chef, après avoir pris connaissance du dossier, admet que la situation du pauvre homme est si peu réjouissante qu'il convient de l'aider. Un secours de 150 francs est débloqué :

... exceptionnel et non renouvelable, accordé à madame Didou<sup>49</sup>.

On pense sans doute que son épouse est plus sérieuse et qu'elle ne dépensera pas cette somme au cabaret.

Les veuves des gardiens morts en service reçoivent toujours des secours pour peu qu'elles les demandent.

Le premier cas conservé aux archives départementales du Finistère concerne la veuve Desgardins. Valéry, son époux, gardien au phare du Port-zic depuis 1852 meurt noyé « dans une partie de pêche » au pied de l'établissement dont il a la garde. Sa femme reste seule avec trois enfants à charge « dans une position très malheureuse » et sans aucun droit à la pension puisque son défunt mari n'a servi que 17 ans et non les 20 ans réglementaires.

[L'administration] prenant en considération les bons témoignages rendus des services et la situation pénible de la veuve [décide de lui allouer un secours] du chiffre exceptionnel de 200 francs<sup>50</sup>.

Les quatre enfants, ouvriers, ne pouvant l'aider financièrement, cette allocation est ensuite versée chaque année jusqu'en 1877, date du décès de la veuve.

De même, Alexis Dupont décède au phare du Créac'h en septembre 1879 à l'âge de 58 ans. Légalement la veuve ne peut toucher de pension mais sa situation précaire et surtout les longs services de son mari la recommandent « à la bienveillance de l'Administration. Son fils gardien

---

48. *Ibid.*, Quimper, 7 avril 1890, l'ingénieur Harel de la Noë.

49. *Ibid.*, décision ministérielle du 4 août 1892.

50. *Ibid.*, arrêté préfectoral du 15 décembre 1869.

de phare lui aussi, père de deux enfants, ne peut venir en aide à sa mère<sup>51</sup>. Dans ces conditions l'administration se charge d'allouer chaque année 100 francs à la veuve.

À l'heure de la retraite la situation matérielle des gardiens devient très difficile ; le niveau de vie de leurs veuves est nettement au-dessous du seuil de pauvreté, à moins qu'elles puissent bénéficier d'une aide.

Ainsi Martin Malgorn, après 11 ans de service décède au phare du Créac'h en décembre 1874, laissant sans ressources et sans droit à pension sa veuve avec onze enfants et sa belle-mère à charge. Obligée de quitter le logement de fonction, elle se retrouve à la rue sans aucune ressource. L'ingénieur des Ponts intervient pour obtenir de l'administration une aide reconduite chaque année mais qui ne s'élève qu'à 150 francs, ce qui revient à nourrir loger et habiller treize personnes avec le salaire mensuel d'un ouvrier. Cette existence ne s'améliore d'ailleurs pas au fil du temps :

La veuve est souvent indisposée par suite des privations qu'elle a dû s'imposer pour élever sa nombreuse famille [...]. Les deux filles aînées sont mariées et l'aîné des garçons est au service militaire. Les autres sont à la charge de la mère qui n'a aucun moyen d'existence<sup>52</sup>.

En 1894, la veuve courageuse s'éteint à 62 ans.

Parfois les demandes de secours sont plus tardives et formulées à la suite d'événements imprévus.

Sébastien David, gardien à Penmarc'h puis à l'Île Noire, est admis à faire valoir ses droits à la retraite en avril 1867. Après 25 ans de service, il quitte son emploi pour raisons de santé. Il meurt en avril 1872 à la suite d'une très longue maladie occasionnée par une chute alors qu'il était gardien-chef. Sa veuve se satisfait pendant 18 ans de la pension de 100 francs accordée chaque année. Mais en 1890 sa fille décède, lui laissant un jeune garçon de 11 ans à charge :

[Laveuse à domicile] elle n'a rien réclamé jusqu'à présent mais maintenant son grand âge [elle a 76 ans] et la profession très pénible qu'elle exerce ont complètement épuisé ses forces et elle se trouve avec son petit-fils dans la plus profonde misère<sup>53</sup>.

En conséquence elle reçoit une aide exceptionnelle de 125 francs. L'année suivante la situation a empiré : le petit-fils, de constitution chétive, est refusé à l'école des Mousses puis à l'école de la Marine marchande. Le secours est renouvelé. En 1892 l'enfant « maladif et alité depuis six mois est sans espoir de se rétablir » et la grand-mère, affaiblie, dans la plus profonde misère par suite des frais entraînés par la maladie de son petit-fils, ne peut plus se déplacer. Le secours est encore renouvelé. En 1893 l'enfant

51. *Ibid.*, Brest, 4 mars 1882, l'ingénieur de Miniac.

52. *Ibid.*, Brest, 8 mars 1880, l'ingénieur de Miniac.

53. *Ibid.*, Morlaix, 27 janvier 1870, l'ingénieur Fages.

meurt, l'administration octroie une aide pour les frais d'enterrement. En 1895 cette pauvre femme meurt à son tour.

François Denis, après 15 ans de service militaire puis 40 ans de service dans les phares est admis à faire valoir ses droits à la retraite au 1<sup>er</sup> novembre 1891. Malheureusement il décède le 23 août 1892. Sa femme se retourne alors vers ses treize enfants, tous majeurs, mais aucun d'eux « n'est dans une position aisée » et ne peut lui apporter une aide quelconque. De plus elle doit libérer rapidement le logement de fonction pour le céder au remplaçant de son époux.

Cette veuve est dans la misère et il ne serait que juste de lui accorder un secours de 150 francs<sup>54</sup>. Mais elle ne touchera jamais cette somme car elle décède rapidement.

Le cas de la veuve Matelot reste célèbre dans l'histoire des phares bien qu'il s'agisse d'un exemple isolé. Alexandre-Désiré et sa femme Jeanne-Louise occupent le poste de Kerdonis, à Belle-Île, depuis le 1<sup>er</sup> août 1909. Le gardien a entamé sa carrière en 1886 au phare en mer des Cardinaux et goûte enfin un poste plus tranquille, en famille. Le 18 avril 1911, il décède brutalement : sa femme, aidée par deux de ses enfants, Marie et Charles, âgés respectivement de 14 et 13 ans, monte alors dans la lanterne allumer un feu qu'elle connaît parfaitement<sup>55</sup>. Le conducteur du Palais maintient à son poste la veuve, au courant de l'installation technique, et demande un secours financier en attendant la régularisation de la situation, intervention des plus courantes. L'histoire en serait restée là si le percepteur de Belle-Île<sup>56</sup> n'avait adressé une lettre au directeur du *Figaro*, insistant sur les détails morbides et passant sous silence l'intervention du service des Phares<sup>57</sup>. L'information est reprise par tous les journaux parisiens, le « drame de Kerdonis » prend des proportions nationales alors que la mort de ce gardien est passée pratiquement inaperçue sur son île et dans le service des Phares<sup>58</sup>. Une souscription est lancée, des dons individuels parviennent de toute la France à la famille endeuillée ; on reproche au ministère des Travaux publics son manque de générosité et de chaleur. Tous les journalistes de renom effectuent le voyage à Belle-Île ; la veuve, couverte d'honneurs<sup>59</sup>, et ses deux enfants se retrouvent à la une de toutes les grandes revues<sup>60</sup>.

54. *Ibid.*, Quimper, l'ingénieur en chef Pigeaud.

55. Cf. *supra*, chapitre IV, p. 71.

56. Archives DDE Vannes, Personnels.

57. GUIGUENO (Vincent), *op. cit.*, p. 326.

58. GARANS (Louis), *La Véritable histoire du phare de Kerdonis*, p. 32.

59. Pressé de toute part, le ministre, Charles Dumont, décerne la médaille d'honneur à madame Matelot le 17 juin 1911, première d'une série de décorations : médaille d'or du ministère de l'Intérieur le 22 juin, médaille d'or de la Société d'encouragement au bien le 9 juillet, médailles de bronze de la Société du Lloyd's et de la fondation Carnegie.

60. *L'Illustration*, n° 3564, 17 juin 1911.

Enfin en août la veuve est nommée gardienne auxiliaire au feu de Kernevel à côté de Lorient.

C'est ainsi que cette tragique histoire se terminait d'une façon inespérée pour la veuve Matelot et ses enfants. La presse de l'époque, en amplifiant l'écho d'un fait divers banal, rendit le plus grand service à cette famille dans le besoin<sup>61</sup>. Ce soutien exceptionnel du ministère demeure un fait unique et jamais renouvelé.

Enfin il est des cas troublants : Étienne Marie Wimmel est nommé au phare des Pierres-Noires en 1871. Trois ans plus tard il rejoint le phare du Four où il est emporté par une lame le 30 octobre 1876. Le corps n'est retrouvé qu'en janvier 1877 et l'administration, rembourse à la veuve les frais d'inhumation s'élevant à 32,92 francs. Par la suite son épouse touche une somme forfaitaire de 300 francs pour solde de tout compte, soit à peine l'équivalent de cinq mois de salaire. Aucune explication ne permet de comprendre pourquoi le ministère des Travaux publics n'a par la suite jamais accédé aux demandes de secours de cette femme dont le mari était pourtant mort à son poste.

•

Dans tous les cas les secours alloués permettent d'améliorer des situations difficiles mais les sommes octroyées restent si modestes que les existences des bénéficiaires restent faites de privations et de restrictions. La profession de gardien ne compte pas non plus d'hommes suffisamment résolus pour former un syndicat qui transmettrait les revendications salariales : ce corps professionnel rassemble à peine 600 gardiens aux plus beaux jours du service des Phares, éparpillés sur l'ensemble du littoral français et tous issus du monde maritime, lui-même très peu concerné par le syndicalisme militant<sup>62</sup>. Les conditions ne sont pas réunies pour former un appareil organisé de défense et de protection des agents car ils restent attachés à leur poste, ne se rencontrent jamais et ne se connaissent pas et les archives nous apprennent qu'il n'y pas de solidarité entre les membres de cette micro-société : les plaintes adressées par les gardiens à leurs ingénieurs pour dénoncer des promotions trop rapides, des mutations jugées injustes ou des passe-droits, sans être légion, sont nombreuses.

Ainsi, à l'occasion d'une demande de mutation, un des candidats au nouveau poste libéré fait part de son mécontentement aux autorités : alors qu'il est le plus ancien dans le service son vœu n'a pas été satisfait. L'agent nommé est en effet beaucoup plus jeune mais l'ingénieur en chef justifie aisément son choix :

61. GARANS (Louis), *op. cit.*, p. 49.

62. VIAUD (Ronan), « Les Pêcheurs bretons et l'organisation syndicale (1900–1945) », Colloque *Archives et mémoires du monde ouvrier en Bretagne*, Fougères, décembre 1999.

Il est simplement dommage que Masson [l'impétrant] soit un as. Il n'y en pas tant parmi les gardiens de phares pour qu'on puisse se permettre de les reléguer au second plan <sup>63</sup>.

Le gardien écarté n'en reste pas là puisqu'il rapporte sa mésaventure au maire d'Ouessant lequel proteste énergiquement auprès du préfet. Le député Jadé lui-même est contacté pour prendre la défense de l'agent moins brillant mais plus ancien. Ces interventions sont sans effet, mais on imagine aisément les inimitiés nées de telles situations. Il faut attendre l'action de quelques-uns des leurs, dont Arnoult, gardien au Croisic pour que les relations s'améliorent entre gardiens et que la défense de leurs intérêts devienne une évidence partagée.

Sous leurs auspices, une première association « amicale et fraternelle » voit le jour à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, mais elle ne connaît qu'un succès d'estime car l'individualisme atavique de la profession ne pousse pas au regroupement ; de plus une hiérarchie paternaliste s'efforce de limiter son autonomie. Enfin, jusqu'à la loi de 1901 sur les associations, l'administration peut toujours recourir à la Cour de cassation qui pose le principe que les fonctionnaires sont exclus du bénéfice de la loi sur la liberté syndicale <sup>64</sup>. Après la promulgation de la loi du 1<sup>er</sup> juillet, la question de la légalité des syndicats est moins cruciale, tous les citoyens pouvant former entre eux, sans condition de profession, des associations régulières qui, une fois déclarées, présentent les mêmes avantages que les syndicats professionnels. Dès lors les gardiens, mieux organisés, se regroupent, leur association édite un bulletin et tient une séance plénière annuelle. Les orientations révolutionnaires ou même revendicatives de cette amicale sont totalement absentes des statuts : parfois, elle se risque à demander la clémence de l'administration, trop intransigeante envers un des siens. Son rôle grandit cependant au fil des ans et elle participe notamment aux séances de la commission nationale d'avancement et au conseil de discipline <sup>65</sup>.

Pour renforcer encore son action l'association rejoint en 1924 la Fédération des fonctionnaires, sous la direction du gardien Ferdinand Beaufile du Havre, à un moment où la situation est catastrophique pour les agents subalternes de l'État. Le salaire nominal a connu de fortes hausses entre 1914 et 1922, grignotées petit à petit par l'inflation. Pour tenter par tous les moyens d'améliorer les traitements, le Syndicat National des gardiens de phares se fait entendre au ministère et il parvient à recruter assez largement au sein de la profession qui ne compte, rappelons-le, que 350 gardiens classés. En novembre 1929, une société mutualiste des Agents de Phares voit le jour sous l'autorité de Beaufile, mais les adhérents sont si peu

63. Archives DDE Quimper, Personnel, Brest, 11 juin 1924, l'ingénieur en chef.

64. Arrêt de la Cour de cassation du 27 juin 1885. BURDEAU (François), *op. cit.*, p. 329.

65. Institué au ministère des Travaux publics par arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> septembre 1904.

nombreux que l'autorité même de ses représentants reste bien faible<sup>66</sup> au moins jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Les premières revendications virulentes sont présentées par la CFTC en 1946 quand les adhérents gardiens de phares exigent des indemnités de vivres journalières identiques à celles des marins des baliseurs. La situation est très tendue et des menaces de grève sont évoquées. Au printemps 1947, le conflit éclate et il est mené par les adhérents du Syndicat national des Agents de la Navigation intérieure et des Ports maritimes de Commerce (CGT-UGFF) mais au cours de la période qui nous intéresse les actions revendicatives concertées sont absentes.

---

66. Archives nationales, F14 20873, Associations et sociétés de secours mutuel.



## *Chapitre VIII*

### **La vie au phare**

Malgré les difficultés du métier, malgré le bas niveau des traitements, malgré le faible intérêt de la profession il faut pourtant convenir que, dans l'ensemble, les gardiens de phares s'attachent à leur fonction et des vies entières passées dans un phare ne sont pas rares. D'ailleurs parmi les premiers médaillés du travail décorés par le ministre des Travaux publics on recense plusieurs gardiens. En effet, une fois engagé, formé, logé, habillé et marié le nouvel agent commence une carrière souvent très longue s'il ne démissionne pas au cours des premiers mois de son installation.

#### **Les durées d'engagement**

La loi de 1853 fixe impérativement les âges requis pour postuler à un emploi de gardien. Il faut avoir 21 ans au moins et 40 ans au plus pour déposer sa demande. En fait la limite d'âge supérieure n'est pas scrupuleusement respectée dans les premières années du Service. Nous relevons bon nombre d'exceptions : en 1854, Corentin Bodet remplace le gardien Ravoisin démissionnaire au phare du Portzic. Il a 44 ans mais il peut aussi se prévaloir de la recommandation de l'abbé Guéguennou, aumônier des troupes de la marine au sein desquelles notre demandeur a passé 9 ans.

En 1859, Jean le Milliner est recruté pour tenir son poste à Sein et pourtant il a 42 ans. Mais il est adjoint au maire, sait lire et écrire, et enfin il est originaire de l'île.

Cependant, après 1860, les ingénieurs sont beaucoup plus stricts, préférant embaucher des candidats relativement jeunes qu'il est possible de former plus facilement et de conserver plus longtemps sans se soucier de leur remplacement, toujours problématique. Quant à la limite d'âge inférieure, qui de 21 ans passera à 25 ans en 1893, elle est facilement contourné

née. En effet il n'existe aucune règle pour les gardiens auxiliaires si bien que dès 18 ans, parfois même plus tôt, de jeunes agents effectuent des remplacements lors des congés ou des accidents des gardiens titulaires classés. Souvent d'ailleurs il s'agit d'une véritable initiation à leur futur métier et on peut se rendre compte si le candidat a les qualités requises pour supporter cette vie difficile ; dans ce cas il est toujours choisi en premier si un poste se libère. Parfois la nomination intervient pourtant avant l'âge limite.

En ce qui concerne les durées totales d'engagement elles restent très variables : de quelques jours à 47 ans pour les gardiens du Finistère. Dans ce département les démissions ne sont pas rares puisqu'on en compte une vingtaine entre 1853 et 1919, autant qu'entre 1839 et 1853. Elles sont toujours données assez rapidement après la nomination, au cours des deux ans qui suivent. Elles sont généralement motivées, si on en croit les documents, par les mauvais services de l'agent alors invité par ses supérieurs à quitter la fonction, ou par l'embauche dans un autre secteur d'activités nettement plus rémunérateur.

Leguen, nommé à Penmarc'h en 1864, ne rejoint pas son poste car il a « trouvé une position plus avantageuse <sup>1</sup> ».

Quatre-vingts ans plus tard, Louis Portugal, gardien au phare du Grand Charpentier, à l'embouchure de la Loire, présente sa démission en mars 1941 car il a « trouvé une situation plus avantageuse au pilotage de Saint-Nazaire <sup>2</sup> ».

Dans l'ensemble il faut pourtant souligner le faible taux de départ surtout si on le compare à la situation générale de l'époque marquée par une très grande mobilité. Plusieurs facteurs expliquent cet enracinement dans le métier :

– les candidats sont assez âgés : la moyenne d'âge lors de l'admission est de 32 ans environ ;

– ils ont, pour la grande majorité d'entre eux, connu des métiers difficiles et dangereux auparavant comme la pêche ou la marine militaire. On peut donc penser que le choix de ce métier est motivé par le désir de poser son sac à terre, de fonder une famille et de vivre beaucoup plus tranquillement, même si le traitement est modeste ;

– comme le salaire est faible les agents demeurent en poste le plus longtemps possible pour bénéficier du logement administratif et retarder le plus possible le versement d'une maigre pension ;

– si le service n'est pas trop ardu, les gardiens peuvent rester en poste jusqu'à un âge avancé : les ingénieurs préfèrent d'ailleurs garder des agents expérimentés quitte à fermer les yeux sur les dépassements de limite d'âge.

---

1. Archives départementales du Finistère, 4S281, Personnel, 28 octobre 1863, l'ingénieur en chef.

2. Archives Phares et balises, Saint-Nazaire, Saint-Nazaire, 28 mars 1941, le gardien Portugal à l'ingénieur Jarles.

Les gardiens quittent parfois le service à la suite d'une révocation même si cette mesure est rare ; sur la même période on décompte à peu près autant que de révocations que de démissions. Il s'agit d'une décision prise après mûre réflexion et après que des sanctions moins lourdes n'ont pas eu raison du comportement fautif de l'agent incriminé, dans la plupart des cas une ivrognerie notoire conjuguée à un mauvais entretien du feu.

Le premier des gardiens fonctionnaires du Finistère révoqué s'appelle Jules Jaffrey mais nous ne connaissons pas les raisons qui poussent le préfet à prononcer son renvoi en 1849.

La Troisième République naissante est beaucoup plus sévère : les punitions sont plus nombreuses et les motifs de révocation connus. Ainsi la décision ministérielle en date du 21 décembre 1871 est tout à fait explicite :

Le gardien État est révoqué pour ses habitudes d'intempérance et d'indiscipline<sup>3</sup>.

La décision du 5 janvier 1874 nous apprend que Jean François Le Coz est révoqué pour les mêmes raisons :

Dans le courant du mois de décembre 1873 il s'est présenté deux fois au phare en état complet d'ivresse pour y prendre son service<sup>4</sup>.

L'année précédente il avait été rétrogradé pour des faits similaires. En 1871 puis en 1872, il a dû s'acquitter d'une amende conséquente. Cet ancien sous-officier de l'infanterie de marine n'a jamais donné satisfaction à ses supérieurs qui tentent pourtant, pendant onze ans, de le maintenir au sein du personnel des gardiens.

La même mésaventure est vécue par le gardien Tirilly qui, après huit ans de service, est condamné à une première amende en 1877 puis une seconde en 1878 :

[Il s'est livré] à des écarts qui lui ont déjà attiré de nombreuses remontrances dont il n'a pas tenu compte<sup>5</sup>.

Quelques mois plus tard il doit permuter avec un gardien de phare en mer, puis il est rétrogradé en août 1879 et enfin révoqué en novembre.

Il n'existe qu'un seul cas pour lequel un gardien est condamné sans blâmes ni punitions préalables. Le sieur Fouquet, nommé en 1881, assure douze ans de service sans que sa fiche mentionne le moindre problème. En 1893 il est noté excellent gardien et il est même proposé pour la première classe. Le premier août 1894 un arrêté ministériel le suspend définitivement de ses fonctions : la révocation est motivée pour « ses habitudes d'intempérance<sup>6</sup> ».

3. Archives DDE Quimper, Personnels, Paris, 21 décembre 1871, Décision de révocation.

4. Archives départementales du Finistère, 4S282, Personnels.

5 *Ibid.*, Décision ministérielle du 19 juin 1878.

6. *Ibid.*

Dans le Morbihan nous avons retrouvé huit révocations entre 1853 et 1890 mais nous ne connaissons les motifs de la sanction que pour une seule affaire.

Le gardien Jean-Michel Lecoq est nommé en décembre 1879 au phare des Grands Cardinaux. Quelques années plus tard il obtient un poste à terre à Tréhiguier où son attitude est loin de satisfaire le service des Phares :

Les appareils confiés aux soins du sieur Lecoq, gardien de troisième classe aux fanaux de Tréhiguier, sont mal entretenus et les avertissements qui ont été adressés à ce gardien à plusieurs reprises sont restés sans résultat jusqu'à ce jour.

Une amende de 10 francs, entérinée par la décision ministérielle du 24 septembre 1889, se révèle sans effets :

Lecoq entretient d'une manière tout à fait insuffisante les appareils confiés à ses soins. De plus l'Administration a reçu plusieurs plaintes au sujet de dettes contractées par cet agent dans des débits de boissons des localités où il a séjourné ; plaintes qui sont de nature à nuire à la considération dont doit jouir sur le littoral le personnel des phares<sup>7</sup>.

Une telle accumulation de fautes ne pouvait qu'aboutir à la révocation, notifiée par la décision ministérielle du 12 mai 1890.

Parfois la peine est commuée en raison des longs services déjà effectués par le fautif.

Le sieur Didou reçoit sa première amende à 58 ans, après 22 ans de service. Une seconde amende lui est infligée en mars 1891, une troisième en novembre de la même année. Le 15 février 1892 l'ingénieur demande le remplacement immédiat de cet agent « dans un état d'ivresse perpétuelle<sup>8</sup> ». Une histoire de vol d'épave se greffe sur l'affaire administrative si bien que la révocation est prononcée, mais le 12 mars 1892 le gardien préfère accepter sa mise à la retraite, évitant ainsi le déshonneur.

Il en sera de même pour le gardien Lucas, le premier à rejoindre Paris en mars 1906 en réponse à une convocation devant le conseil de discipline nouvellement créé. Le verdict est simple, la révocation ou la retraite anticipée. Face à une telle alternative, le choix est rapide et bien évidemment la seconde option est retenue.

Enfin certains gardiens n'achèvent pas leur temps de service parce que la maladie ou la mort les surprend au phare.

Hormis ces situations particulières, les gardiens connaissent des carrières relativement longues, pour des raisons essentiellement économiques<sup>9</sup>.

---

7. Archives départementales du Morbihan, S210, Personnels.

8. *Ibid.*, Brest, 15 février 1892, l'ingénieur Pigeaud.

9. Cf. *supra*, p. 160, et BURDEAU (François), *op. cit.*, p. 324.

Olivier Lars prend sa retraite en 1861 après 43 ans de service ; il touchera 59 francs de pension annuelle soit à peine un douzième de son traitement d'activité.

Salaün part en retraite en 1868 après 44 ans de service avec une pension de 114 francs par an.

Calloc'h, gardien-chef de Belle-Île, est admis à faire valoir ses droits à la retraite en décembre 1866 ; il a 74 ans, 33 ans de service et 9 ans de services militaires. Il a droit à une pension de 146 francs.

Laurent Kerfriden quitte le service en 1873, après 38 ans passés au phare de l'Île Vierge avec 236 francs de pension.

Aucun de ces gardiens ne peut survivre avec ce seul revenu.

Kerfriden a certes 7 enfants, tous majeurs et établis mais...

... hors d'état de venir au secours de leur père. Ce gardien mérite toute la bienveillance de l'Administration en raison des longs services qu'il lui a rendus, de son âge et de position malheureuse<sup>10</sup>.

Guillaume Quillien est à la retraite en 1864 après 28 ans de service ; il bénéficiera de 141 francs de pension « bien trop faible pour subvenir aux besoins de sa femme et aux siens<sup>11</sup> ». Dès août 1864 un secours exceptionnel de 150 francs lui est attribué tous les ans jusqu'à son décès en 1875.

La loi du 9 juin 1853 prévoit pour les gardiens une retenue de 5 % de leur traitement pour pouvoir bénéficier d'une pension, mais elle s'avère toujours très insuffisante, moins d'un franc par jour ne pouvant leur laisser espérer vivre une retraite décente.

La loi, dès 1853, prévoit les règles à respecter pour que les gardiens puissent faire valoir leurs droits à la retraite, mais il ne s'agit en aucun cas d'une obligation. En fait il n'existe aucune limite d'âge à la profession et la plus complète latitude est laissée aux ingénieurs :

Cédant à des considérations diverses, [ils] n'usent que dans des cas fort rares du droit que leur confère la loi du 9 juin 1853, d'admettre à la retraite tout fonctionnaire comptant 60 ans d'âge et 30 ans de services<sup>12</sup>.

Les cadres comprennent des agents qui, par suite de leur âge avancé et des fatigues d'une longue carrière, n'ont plus tout le dynamisme nécessaire pour être efficaces. L'avancement s'effectue lentement, les postes intéressants ne se libèrent que rarement et le recrutement s'avère difficile. Le rajeunissement indispensable de la profession ne s'opère que dans les années 1880, quand les ingénieurs poussent les gardiens à prendre une retraite méritée, les années de service accomplies. Cette mesure se comprend mieux si l'on rappelle qu'au cours de la période les lampes et appareils optiques connaissent de nettes améliorations techniques. La compli-

10. Archives DDE Quimper, Personnels, Morlaix, 3 février 1880, l'ingénieur Tarot.

11. *Ibid.*, Quimper, 20 juin 1875, l'ingénieur Juncker.

12. Circulaire n° 22, Retraites, Versailles, 24 mai 1878.

cation des tâches demande des agents plus compétents, mais les plus âgés d'entre eux ne sont plus capables de s'adapter. Cependant, en relisant les états de service des gardiens finistériens, on observe certaines destinées qui méritent d'être soulignées.

À 38 ans, Alexis Giboy est nommé, en avril 1848, au phare du Portzic. Il y reste jusqu'en novembre 1882 : il a 73 ans ! Admis à faire valoir ses droits à la retraite par l'arrêté du 4 novembre 1882, il décède avant la liquidation de sa pension.

À 36 ans, Clet Quideau est nommé en juin 1858 au phare de l'Île Vierge. Il termine sa carrière au phare du Millier en mars 1896, à 74 ans, frappé par la maladie et mis pour cette raison en disponibilité.

Jean-Louis Lambert est nommé au Toulinguet en avril 1849 où il fait toute sa carrière et où il meurt le 10 mars 1896, à 76 ans, le record dans la profession.

Marc Guével arrive à l'île Tristan en 1857 où il achève sa carrière en août 1889, à 73 ans. Sur sa feuille de notation de 1888 on peut lire :

Excellent gardien malgré son âge et son état maladif<sup>13</sup>.

Il n'est par ailleurs absolument pas question de lui proposer sa mise à la retraite.

Après 1900 tous les gardiens partent avant leurs 67 ans et l'âge ne cesse de s'abaisser au fur et à mesure que l'on avance dans le siècle, mais toujours sur la demande des gardiens.

Ainsi le conducteur des travaux de Morlaix signale le cas d'un gardien usé :

Gourvil est de plus en plus fatigué. À 65 ans ne conviendrait-il pas de faire admettre cet agent à faire valoir ses droits à la retraite ? Le gardien [...] ne demande qu'à continuer ses services mais nous sommes d'avis, vu sa santé précaire qu'il soit invité à présenter sa demande de pension<sup>14</sup>.

L'administration suit les conclusions du rapport et par arrêté admet à la retraite le gardien alors âgé de 66 ans.

Cette position laxiste et ambiguë perdure de longues années. Les décrets du 21 décembre 1928 et du 21 juin 1931 précisent enfin plus strictement les conditions de mise à la retraite. Il n'est plus question de conserver dans la fonction des agents trop âgés et les dérogations ne s'obtiennent que difficilement. Le règlement d'administration publique du 25 septembre 1936 est encore plus précis puisqu'il interdit la profession de gardien classé à ses membres de plus de 62 ans. Enfin le décret du 2 février 1937 fixe à 57 ans la limite inférieure d'âge pour l'admission à la retraite des gardiens de phares. Ce même texte classe les gardiens dans la catégorie B du service actif, « risque particulier et fatigues exceptionnelles ».

13. Archives DDE Quimper, Personnels, Quimper, Notations, 1888, l'ingénieur en chef Considère.

14. *Ibid.*, Morlaix, 15 mai 1909, le conducteur Le Morvan.

Cependant, une fois qu'ils sont admis à la retraite, rien n'interdit de les nommer gardiens auxiliaires.

Bénoni Le Chanjour effectue toute sa carrière dans le Morbihan du 1<sup>er</sup> janvier 1903 au 1<sup>er</sup> avril 1937. Après 34 ans de bons et loyaux services, il quitte les Phares et balises, à 62 ans, comme l'impose le règlement. Le 16 novembre 1937 il est nommé gardien auxiliaire au phare de Port-Maria de Quiberon, poste de titulaire déclassé par l'arrêté ministériel en date du 10 janvier 1938. Il y reste onze ans jusqu'au 31 décembre 1947, date de son licenciement ; il a 73 ans<sup>15</sup>.

## La carrière

Il existe un cursus très précis pour les gardiens qui intègrent le corps jeunes – entre 25 et 30 ans. Si l'on examine le cas des gardiens morbihanais entre 1880 et 1939 on constate qu'ils commencent tous par le phare en mer le plus difficile, celui des Grands-Cardinaux ; après une dizaine d'années environ ils passent au phare en mer de la Teignouse en face de Port-Maria de Quiberon avant de connaître une fin de carrière plus calme dans les deux grands phares de Pen-Men à Groix ou de Goulfar à Belle-Île avec tous les honneurs dûs à leur rang c'est-à-dire à l'échelon le plus élevé avec le titre de chef-gardien ou de maître. Cette catégorie, peu nombreuse puisqu'elle ne concerne qu'un cinquième des gardiens est la plus connue, et surtout la seule évoquée et glorifiée par les auteurs<sup>16</sup>. On retrouve ce même parcours pour tous les gardiens de France.

Dans la Manche on débute au Sénéquet avant de passer à Chausey et de terminer à terre à Granville ou à Carteret.

En Ille-et-Vilaine, les jeunes agents prennent leur premier poste au Grand-Jardin ou à Herpin avant de rejoindre un phare à terre, à Rochebonne ou à Saint-Malo.

Dans les Côtes-du-Nord ils débudent dans les « enfers » des Triagoz ou des Roches-Douvres, sans doute l'un des établissements les plus durs de France comme le souligne publiquement le directeur en 1929 :

Nous n'avons en France qu'un seul exemple d'une très grande tour de phare métallique, celle des Roches-Douvres [...]. On n'a pas rencontré de difficulté pour l'entretien de cette tour qui a 60 mètres de hauteur. La plus grande difficulté a été de trouver des gardiens<sup>17</sup>.

Ensuite ils obtiennent un « purgatoire » aux Sept-Îles ou à Lost-Pic puis terminent leur carrière dans un « paradis » comme le grand phare de Fréhel.

---

15. Archives DDE Vannes, Personnels.

16. Les autres personnels – 80 % de l'effectif total – sont les femmes, les auxiliaires, les remplaçants, les gardiens de petits feux.

17. ROUVILLE (Gervais de), *Conférence internationale des Services des phares*, Londres, 1929, p. 65.

Le Finistère, département le plus densément doté de phares en mer comme ceux du Four, des Pierres-Noires, d'Armen, de la Jument, connaît de réelles difficultés de recrutement comme le Morbihan pour les Cardinaux ou la Teignouse. Pourtant tous les jeunes agents sont obligatoirement affectés à un phare exposé au début de leur carrière. Tous demandent rapidement leur mutation dans un établissement à terre :

Hilarion Le Noret, en poste aux Pierres-Noires écrit à son ingénieur :

[Je vous] supplie de [me] rendre justice. Au premier juillet prochain il y aura 8 ans que je me trouve gardien exilé au phare des Pierres-Noires et en rentrant dans ce phare on m'avait assuré que la première place vacante à l'île d'Ouessant aurait été pour moi<sup>18</sup>.

Jean-Louis Guennec, alors à Penfret dans les Glénan, adresse chaque année, rituellement, sa prière à l'ingénieur de Quimper :

J'aurai 10 ans fait dans un phare en mer, isolé de tout, isolé du monde. À présent je pense que je fait (*sic*) ma part, c'est pourquoi je prend (*sic*) la hardiesse de renouveler (*sic*) mon changement de résidence<sup>19</sup>.

La légende, qui exalte la vie du gardien de phare en mer, est très loin de la réalité des agents qui aspirent à quitter dans les meilleurs délais ces enfers pour un grand phare à terre, au Créac'h ou à Eckmühl.

### Solitude à deux ou à trois

[Au grand phare de Belle-Île] le tic-tac de l'horloge enfermée dans la gaine de bois ciré, colorisée de fleurs, ce tic-tac marque les secondes toutes semblables, mesure la monotonie des habitudes réduites...<sup>20</sup>.

Il faut aimer la solitude pour exercer ce métier de gardien de phare, le régime des quarts permettant seulement aux deux gardiens de service de nuit de se croiser. Néanmoins, deux ou trois hommes vivent là ensemble, dans un espace réduit surtout s'il s'agit d'une tour en mer où la vie se déroule « si monotone, aux journées si lourdes, si lentes<sup>21</sup> ». Des solitaires que leur métier contraint à vivre avec des compagnons qu'ils n'ont pas choisis ; au sein de ces couples il n'est pas rare que les relations soient tendues au point de les amener à répartir très strictement travail et biens. On raconte même que la table d'un phare méditerranéen était coupée en deux par une ligne blanche figurant la frontière entre les territoires respectifs des deux gardiens. On rapporte aussi l'histoire d'un gardien, qui pour recon-

---

18. Archives DDE Quimper, Personnels, Le Conquet, 12 décembre 1887, le gardien Le Noret.

19. *Ibid.*, Penfret, 1er juillet 1921.

20. GEOFFROY (Gustave), « Belle-Île, 1er juillet 1921 », *À Belle-Île-en-mer*, édition établie, présentée et annotée par Jean-François Nivet, Rezé, Séquences, 1996, p. 66.

21. LE GOFFIC (Charles), *op. cit.*, p. 39.

naître ses patates mises à bouillir dans la casserole commune, avait coutume de les piquer d'un allumette.

Gilbert Allanic, l'un des derniers gardiens des Cardinaux, avouait avoir souffert de cet isolement à deux :

Vous êtes des années ensemble, hein ! vous en avez marre l'un de l'autre.

Parfois les haines exacerbées par la promiscuité conduisent à de véritables scènes de ménage. L'administration reste discrète sur le sujet mais toutes les archives consultées confirment des attitudes de « mésintelligence » comme les présentent pudiquement les ingénieurs en chef. Lorsque le service des feux est menacé et doit pâtir de la mésentente, force est de prendre des décisions et, aussi loin que remontent nos sources, nous en trouvons des exemples précis. La sanction est le déplacement des fautifs et parfois même la révocation.

L'une des premières affaires retrouvées concerne les gardiens des phares du Minou et du Portzic à l'entrée de la rade de Brest. Le premier gardien Saffrey est accusé d'avoir quitté son poste sans autorisation pour aller se battre avec son gardien-chef. Il est révoqué pour cette double faute dont la plus grave était sans doute l'abandon de son établissement<sup>22</sup>, d'autant plus que le chef, « d'un caractère très difficile », avait déjà maltraité l'un de ses subalternes.

Deux ans plus tard, à la suite d'une inspection au phare de la Vierge, l'ingénieur remarque la fatigue du gardien Maingant, « indisposé et portant encore les marques de contusions violentes à la tête ». L'évocation d'une chute récente, lors du nettoyage de la lanterne, comme origine de ces marques ne convainc pas l'ingénieur. En réalité, une rixe s'était engagée entre les deux gardiens alors de service.

De pareils faits exigent une punition sévère et je viens vous proposer de provoquer le renvoi du Sieur Drezen comme gardien de phare. Depuis longtemps d'ailleurs le service laissait à désirer et, conformément au règlement, des retenues avaient été imposées au sieur Drezen...<sup>23</sup>.

Les révocations pour ce motif sont beaucoup plus rares par la suite, même si les ingénieurs continuent de sanctionner les attitudes violentes par des mesures disciplinaires, mais moins rigoureuses.

La permutation est alors particulièrement efficace :

Vu le rapport en date du 13 mai courant [1861] par lequel M. l'ingénieur en chef des ports maritimes et des phares et balises du département, en nous faisant connaître qu'il existe entre le gardien chef du phare de Penmarc'h et ses subordonnés une mésintelligence qui ne peut qu'être préju-

22. Archives départementales du Finistère, 4S281, Personnels, Quimper, 30 octobre 1849, l'ingénieur Lepord.

23. *Ibid.*, Brest, 13 octobre 1851, l'ingénieur Grégoire à l'ingénieur en chef.

diciable aux intérêts du service nous proposons une combinaison qui aurait pour effet de remédier à ce fâcheux état de chose.

Le chef Le Dizet, rétrogradé de la première à la troisième classe, est alors muté aux fanaux d'Audierne et le gardien d'Audierne, Havas, est nommé chef à Penmarc'h<sup>24</sup>.

Quelques années plus tard, le gardien Henry Galliou nommé au Portzic le 27 novembre 1869, sur recommandation spéciale du directeur Reynaud, connaît de grandes difficultés d'adaptation. Une première mutation pour le phare du Stiff peut être considérée comme une punition car le phare est situé sur l'île d'Ouessant, loin du monde civilisé. La situation cependant ne s'améliore pas :

Considérant que le sieur Galliou a déjà été affecté aux phares du Portzic et du Stiff et qu'en ces divers lieux son mauvais caractère l'a empêché de vivre en bonne intelligence avec ses collègues [nous proposons la démission].

Démission acceptée<sup>25</sup>.

Parfois l'ambiance est malsaine dans plusieurs établissements du département et dès lors on tente de régler les différends en organisant une permutation générale. Une des premières du genre est opérée en 1877 « dans l'intérêt du service » parmi le personnel des gardiens des phares du Four et des Pierres-Noires. Cette façon d'opérer est répétée à de nombreuses reprises par les ingénieurs, saisis des plaintes de leurs agents.

Le gardien du phare de Penfret, Gabriel Le Nivès, écrit à son ingénieur :

À qui mon ingénieur en chef, puis-je m'adresser mieux qu'à vous, vous qui êtes le chef de notre département. Ainsi j'ose espérer de votre libéralité que je serai protégé (*sic*) de vous. Ces (*sic*) du bien que vous ferait (*sic*) à l'égard d'une pauvre famille qui ne restera pas en oubliée (*sic*) devant Dieu si vous la protégez du gardien Quideau.

Après enquête il s'avère que des coups étaient échangés régulièrement mais ni les conducteurs ni les ingénieurs ne parviennent à faire la part des torts de chacun ; ils décident simplement de les séparer.

Mais ce gardien Quideau, huit ans plus tard, est impliqué dans une histoire similaire : le gardien Jean Donnart, affecté au phare des Moutons, entretient des relations orageuses avec son collègue Clet Quideau. Très bien noté par l'administration, le gardien Donnart, véritable héros honoré à plusieurs reprises pour ses actes de bravoure et de sauvetage en mer, demande à bénéficier de sa retraite le plus rapidement possible car la vie sur l'île lui est devenue insupportable. L'ingénieur local accepte car cet « excellent gardien autrefois a connu des chagrins domestiques qui l'ont dérangé dans ces derniers temps » et la décision ministérielle du 12 février 1895 entérine son

24. Archives DDE Quimper, Personnels, Quimper, arrêté préfectoral du 27 mai 1861.

25. *Ibid.*, Décision ministérielle du 15 octobre 1870.

choix mais juste avant le départ, en avril 1895, éclate une très violente dispute entre les deux gardiens qui est sanctionnée par la révocation immédiate du sieur Donnart.

En raison des services rendus l'ingénieur en chef intervient en faveur du gardien, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Quideau de son côté est rétrogradé par décision du 11 mars 1897 puis révoqué par décision du 15 décembre 1897.

Certaines affaires relèvent même de la Justice :

Nous suivons la route droite. À l'extrémité, se dresse, noire et comme inhabitée la silhouette des bâtiments de l'ancien phare. Je donne un souvenir au père Callac'h qui pendit sa femme dans l'une de ces chambres et nous contourrons le mur de l'enclos, à travers les brousses, les roches qui affleurent<sup>26</sup>.

Ce gardien du phare de la Vieille, de retour à la cité des agents construite sur la pointe du Raz, est prévenu d'avoir assassiné sa femme et il reconnaît sans mal l'avoir achevée. Averti par les journaux, l'ingénieur en chef avoue sa peine éprouvée pour cet homme qu'il a « toujours considéré comme un bon serviteur de l'état<sup>27</sup> ». Condamné à sept ans de réclusion le « pauvre gardien n'avait pas assez regardé les étoiles et quitta son phare pour le bagne<sup>28</sup> », à 63 ans.

La police doit aussi intervenir pour une sombre histoire à la suite d'une accusation de « la plus haute gravité » portée contre le sieur Houart, gardien du feu de l'île aux Moutons. Très laconiques, les rapports rédigés à l'époque nous laissent penser qu'il s'agit d'une tentative de viol sur la jeune personne attachée au service du second gardien mais la culpabilité de l'agent incriminé ne fut jamais démontrée<sup>29</sup>.

Les autres départements, bien évidemment, ne sont pas épargnés.

Ainsi dans les Côtes- du-Nord, en août 1881 :

Par suite de la mauvaise intelligence des gardiens de la Croix et de Bodic, le service de ces deux feux n'est plus assuré. Bien plus, des actes portés à notre connaissance récemment montrent que ces gardiens n'ont pas craint d'essayer d'arrêter la marche de leur appareil pour se nuire réciproquement. De pareilles tentatives mériteraient plus que la révocation pour leurs auteurs. Il est usé d'indulgence à leur égard.

---

26. LE BRAZ (Anatole), *op. cit.*, p. 1109 et suiv. ; l'auteur connaissait très bien l'ingénieur de l'arrondissement de Quimper, Duperrier, qui lui fournit tous les renseignements voulus à propos de cette ténébreuse histoire, base du roman *Le Gardien du feu*, qui commence ainsi : « Voici le dossier de cette étrange affaire, me dit l'ingénieur. Il étala devant moi, sur la table du bureau où nous étions assis une chemise verte contenant divers papiers et portant en grosses lettres cette suscription : phare de Gorlebella ».

27. Archives DDE Quimper, Personnels, Quimper, 16 août 1892, l'ingénieur Considère.

28. GEFFROY (Gustave), « La Bretagne du sud », dans *Le Tour du monde*, n° 41, octobre 1904, p. 486-487.

29. Archives DDE Quimper, Personnels, Quimper, 17 mars 1886, l'ingénieur Havé.

En conséquence les trois fautifs sont mutés dans trois phares différents<sup>30</sup>.

En Ille-et-Vilaine les échos d'une vilaine querelle parviennent aux oreilles de l'ingénieur en chef : les trois gardiens du phare de Herpin sont logés avec leurs familles à Cancale, dans un climat manifestement exécrable. L'ingénieur est submergé de lettres envoyées par les trois agents qui ne cessent de se plaindre mutuellement les uns des autres. Pour l'un d'entre eux la mésentente est provoquée par la femme du chef :

Elle est femme de mauvaise vie [...]. Elle ne va pas tous les jours manger les saints à l'église et son gosse va à l'école laïque<sup>31</sup>.

En 1931, alors en poste à la Teignouse, un gardien du Morbihan, Joseph Boterf, né à Groix, marin-pêcheur puis canonnier durant 52 mois de guerre, se plaint des coups et insultes répétés de son chef :

[Je subis un] martyr, plus terrible à supporter moralement que celui enduré que j'ai subi sur le champ de bataille à Verdun lors de ma mutilation<sup>32</sup>.



Il ne faut pourtant pas noircir inconsidérément le tableau car de nombreux couples ou trios de gardiens cohabitèrent de longues années sans affrontements. Bien évidemment les archives restent muettes sur le sujet, les gardiens heureux n'ont pas d'histoire. Cependant en reprenant année après année les états de service on parvient à repérer certaines associations durables.

Ainsi en est-il des trois gardiens Laurent Kerfriden, François Tanguy et Joseph Saout nommés au phare de l'île de Batz, les deux premiers en 1836 et le dernier, le 1<sup>er</sup> mars 1847. Ils accomplirent l'intégralité de leur service respectif sur l'île et partirent en retraite, les deux premiers en décembre 1873, après 37 ans de vie commune et le troisième en décembre 1887. De plus il n'existe aucune plainte, aucune anecdote, aucune récrimination qui pourrait nous laisser croire que cette belle histoire connut des troubles.

Les deux gardiens nommés pour les remplacer en janvier 1874, Charles Kerfriden, le fils de Laurent, et Jean-Marie Corre cohabitent vingt ans jusqu'en mai 1894, date du décès de Corre. Mais, dans cette association, si les deux gardiens s'apprécient il faut toutefois signaler que les relations entre les épouses sont moins sereines. Ces gardiens et leurs familles sont logés dans des bâtiments construits dans l'enceinte du phare :

... des querelles entre les enfants et les femmes des deux ménages se produisent quotidiennement. De quel côté sont les torts ? il est fort difficile de le savoir [...] mais j'ai appris que cette situation avait lassé le chef

---

30. Archives Phares et balises Lézardrieux, Saint-Brieuc, 17 août 1881, l'ingénieur Guillemoto.

31 Archives Phares et balises Saint-Malo, Cancale, 5 juin 1928, le gardien Cudenec.

32. Archives DDE Vannes, Groix, 12 décembre 1931, le gardien Boterf.

gardien qui, désespérant de rétablir l'accord, nécessaire au bon service des agents placés sous ses ordres, a demandé sa mise à la retraite cette année alors qu'il peut encore fournir de bons services<sup>33</sup>.

La situation s'améliore certainement car il n'est pas donné suite à cette demande de mise à la retraite. Il semble d'ailleurs que la présence féminine dans les phares ne soit pas toujours un gage de tranquillité.

Quelques années plus tard dans le Finistère, le gardien Jean-Louis Quentric, alors en poste à Armen, demande sa mutation ; il souhaite obtenir le phare de l'Île-aux-Moutons. L'ingénieur de Brest l'interroge pour connaître les motifs de cette réclamation et il lui répond :

Pour le motif je me plains pas de mon chef comme ayant toujours été très bien ensemble mais sa femme n'est vraiment pas commode<sup>34</sup>.

Cette épouse devait être particulièrement redoutée et redoutable car notre gardien obtient sa mutation et part pour les Glénan en septembre de cette même année.

D'autres complicités, sans être aussi remarquables, se dessinent par la suite : au phare de la Vierge on s'aperçoit que les deux gardiens Jean Cazes, nommé en septembre 1866, et Julien Lirzin, nommé en janvier 1857, effectuent tout leur service au phare et y restent pour le premier jusqu'en février 1902 alors que le second était déjà descendu en décembre 1887 : plus de 21 ans de vie commune sans problèmes.

Au phare du Four on retrouve les gardiens François-Marie Garo, nommé le 1<sup>er</sup> décembre 1874 et qui achève sa carrière dans ce même phare en décembre 1907, et Paul-Hippolyte Salaün nommé le 1<sup>er</sup> janvier 1874 qui lui aussi termine sa carrière au phare en décembre 1899. Au total 25 ans de vie commune sans problème particulier.

Les coups et les insultes ne sont pas le lot commun mais seuls apparaissent dans les documents les manquements au service ; les couples sans histoires, les plus nombreux, restent dans l'ombre.

## Les risques et les accidents

La vie dans les phares est une existence monotone et ordonnée mais elle peut être ponctuée d'accidents de toute nature. Les causes de maladies chroniques ne manquent pas : vents violents, froid, embruns, isolement, humidité... Les affections pulmonaires, les ophtalmies diverses, les otites, les pleurésies, la tuberculose, les rhumatismes et l'arthrite touchent une partie importante du personnel. Généralement les agents supportent tant bien que mal ces maladies mais parfois la guérison est lente voire absente, la mort arrive la première.

33. Archives DDE Quimper, Morlaix, 2 octobre 1886, l'ingénieur Gubiand.

34. *Ibid.*, Armen, 2 février 1907, le gardien Quentric.

Le 13 janvier 1891 le gardien du fanal de Camaret, Pierre Ferec décède à la suite d'une maladie « contractée dans l'accomplissement de sa fonction », une fluxion de poitrine<sup>35</sup> :

Son feu est situé sur le môle qui ferme le port à 1 kilomètre environ du centre de cette localité. C'est allant éteindre le feu, le premier janvier dernier, que le sieur Ferec a pris froid. La brise était très forte et le froid très vif. Le thermomètre marquait 6° en dessous de zéro. Le soir, quoique très souffrant déjà, il a tenu à faire le service accompagné de son fils mais ses forces l'ont trahi<sup>36</sup>.

Émile Thomas nommé en 1899 au phare en mer des Pierres-Noires supporte très mal les conditions de vie dans cet endroit humide. Dix mois après sa prise de fonction, le médecin du Conquet lui accorde un congé d'un mois pour soigner une bronchite. Ce congé est prolongé deux mois, sans amélioration, loin s'en faut si l'on relit les conclusions du praticien. Une décision ministérielle lui accorde, en vain, un nouveau congé de trois mois et en décembre 1899 il est rayé des cadres pour raisons de santé avec une indemnité de licenciement de 100 francs<sup>37</sup>.

De même, Adrien Marrec, gardien aux fanaux de Douëlan est admis à faire valoir ses droits à la retraite en avril 1914 alors qu'il n'a que 54 ans et 24 années de service. Atteint d'une sclérose en plaques qui s'est déclarée à la suite d'une très forte grippe contractée durant le service, cet agent est incapable d'accomplir les deux traversées quotidiennes du bras de mer qui sépare les deux feux. Déclaré inapte pour infirmité, il est autorisé à quitter le service en bénéficiant des avantages de la pension<sup>38</sup>.

•

Une deuxième catégorie de dangers guette nos gardiens. Il s'agit de tous les accidents survenus pendant les relèves, au cours de la montée dans les phares en mer, durant leur service dans les escaliers ou sur les couronnements, pendant les travaux sur les lanternes.

L'un des premiers accidents mortels que connaît le jeune corps des gardiens fonctionnaires du service des Phares se produit le 16 mars 1849 au cours de la relève du phare de Cordouan lorsque la péniche chargée du passage se retourne entraînant dans la mort sept des dix-neuf personnes embarquées dont le patron Baumard et le gardien chef Burgaud<sup>39</sup>.

---

35. Nom donné à la pneumonie à l'époque.

36. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 7 mars 1891, l'ingénieur Considère.

37. *Ibid.*, Décision ministérielle du 21 décembre 1899.

38. *Ibid.*, Arrêté ministériel du 4 avril 1914.

39. Archives du port autonome de Bordeaux, carton 808.

Soixante-dix ans plus tard une relève au même phare allait de nouveau et dans les mêmes circonstances causer la mort du matelot Louis Sicard et de l'ingénieur Théodore Menu :

À 10 h 15 alors que la baleinière franchissait la barre une lame sourde l'a faite chavirer et tous les gens qui s'y trouvaient ont été projetés à la mer<sup>40</sup>.

Au phare du Four aussi, le 14 décembre 1891 la relève se déroule tragiquement. Le gardien descendant, Alexandre Brézel, au moment d'embarquer fut violemment projeté contre la roche par un paquet de mer. Transporté dans le coma à terre, les médecins de l'hôpital maritime diagnostiquent des « contusions multiples et violentes à la tête et au thorax ». Bien que sérieusement éprouvé, il remonte au phare après 20 jours de convalescence, mais il est incapable d'assurer son service car il tombe sans connaissance à de nombreuses reprises. Ramené à terre il prolonge son repos puis remonte au phare en avril 1892. Le 14 février 1893 il décède à son poste des suites de ses blessures :

Le gardien Kersaudy qui l'avait remplacé au service du feu et du signal sonore fut étonné pendant le service du matin de ne point voir son chef venir l'aider ; mais par suite du peu d'entente existant entre eux, Kersaudy n'osa pas descendre s'enquérir du motif du retard de Brézel<sup>41</sup>.

Toujours au phare du Four un autre événement tragique avait déjà frappé la corporation :

Le 30 courant, après avoir dîné nous montâmes le gardien Wimel, Garo et moi sur la plateforme supérieure du phare regarder un navire qui entrain à Argenton. Quelques temps après le gardien Wimel descendit sur la roche sans nous rien dire ; il n'y avait pas 5 minutes qu'il était descendu nous entendîmes, le gardien Garo et moi, le bruit d'une lame sourde qui nous fit regarder par dessus la galerie. Au même moment nous vîmes Wimel enlevé par la lame à 10 mètres de la roche. Nous descendîmes le plus vite qu'il était possible de descendre et nous emparant de la bouée de sauvetage et de la ligne de sauvetage Torèze [?] nous la jetâmes à peu près à 3 mètres de lui, le courant étant très violent dans ce moment l'avait déjà écarté d'une grande distance. Ou il ne savait pas nager ou il avait été étourdi par sa chute, il ne fit aucun effort pour atteindre la bouée. Nous l'aperçûmes pendant 2 à 3 minutes au plus. Il était à environ 10 mètres de la roche quand il a disparu<sup>42</sup>.

Ce genre d'accident demeure cependant très rare car les gardiens se méfient des vagues et ne prennent pas le risque de s'exposer à la violence de l'une d'elles. Pour le département du Finistère et sur l'ensemble de la

40. Archives Phares et balises Paris, Vedettes, Royan, 4 mars 1922, le maître au cabotage Louis Épivent, commandant le baliseur Quinette de Rochemont.

41. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 15 février 1913, l'ingénieur Montigny.

42. Carnet de veille du phare du Four, 30 octobre 1876.

période nous ne relevons qu'un autre cas identique : Sébastien Plouzenec, nommé en mars 1907 à Armen, est emporté par une lame le 15 janvier 1921 sous les yeux de ses camarades incapables de lui porter secours.

Plus banale mais tout aussi dangereuse la chute dans les escaliers du phare entraîne de nombreuses fractures et même la mort de quelques gardiens.

Sébastien David, gardien au phare de l'Île Noire, est admis à faire valoir ses droits à la retraite en 1867, avant les trente années réglementaires de service, pour infirmité : il ne peut se déplacer qu'à grand peine, atteint « d'une maladie occasionnée par une chute alors qu'il était gardien-chef <sup>43</sup> ».

Son collègue Valéry Desgardin connaît une fin plus terrible encore puisqu'il chute dans les fossés du fort du Portzic auprès de son phare et décède quelques heures plus tard.

Jean-René Mével tombe lourdement dans l'escalier aux marches de fonte particulièrement glissantes du phare métallique des Roches-Douvres dans les Côtes-du-Nord. Il ne se remet pas de ses blessures et décède le 5 janvier 1893 : la relève ne parvient à accoster que le 18 si bien que les deux gardiens de service, Chevanton et Leroy, durent vivre avec le cadavre de leur compagnon pendant deux semaines.

Le second des deux obtint par la suite un poste au phare des Sept-Îles mais il fait une mauvaise chute dans la tour et décède quelques jours après.

Le 14 juillet 1911 le gardien d'Eckmühl, Henri Milliner, place le pavillon au sommet de sa tour en raison de la fête nationale :

[Il fait une chute de] 3,50m entraînant à sa suite un bloc de pierre qui lui a écrasé la jambe droite : fracture du fémur, écrasement des genoux <sup>44</sup>.

Transporté à l'hôpital de Quimper, il meurt le 17 juillet 1911 après une dernière amputation.

Quelques années plus tard, Auguste Malgorn, en poste au phare du Stiff, repeint la balustrade métallique du garde-corps de la galerie extérieure de la lanterne quand un croisillon cède. Le gardien tombe au pied du phare, une vingtaine de mètres plus bas. Il meurt à 15 heures 30 sans avoir repris connaissance <sup>45</sup>.

Plus rare encore le gardien Paul Salaün est grièvement blessé, foudroyé au sommet de sa tour en mai 1899 :

Cet agent se trouvant dans l'impossibilité de reprendre son service en mer par suite de ses blessures est mis en disponibilité jusqu'à son admission à la retraite <sup>46</sup>.

---

43. Archives DDE Quimper, Personnels, Morlaix, 28 février 1867, l'ingénieur Considère.

44. *Ibid.*, Penmarc'h, 17 juillet 1911, le maître Le Moigne.

45. *Ibid.*, Rapport d'accident, Brest, 24 août 1915, l'ingénieur Montigny.

46. *Ibid.*, Décision ministérielle du 29 décembre 1899.

Enfin un dernier groupe d'affections est lié à l'alimentation déséquilibrée des gardiens : bien que les détails soient fragmentaires, on retrouve dans les dossiers bon nombre de mentions évoquant, selon la terminologie de l'époque, des indigestions, des embarras gastriques, des ulcères de l'estomac ou du duodénum, des hémorroïdes, des coliques hépatiques et néphrétiques, des entérites et enfin des cancers du foie, de l'estomac et des intestins.

Jean Marie Corre, nommé en 1874 au phare de Batz, connaît vingt ans plus tard des troubles gastriques graves. En mars 1894 il est incapable d'assurer son service, plié en deux par d'insoutenables maux de ventre. L'ingénieur lui accorde trois mois de congé mais le mal empire. Le médecin appelé au chevet du patient diagnostique « une gastrite entérite chronique doublée d'une ascite<sup>47</sup> », mais il ne peut rien pour le malheureux gardien qui s'éteint deux mois plus tard.

Une alimentation trop peu variée est certainement une des causes fondamentales de ces affections. En 1906 l'ingénieur de Cherbourg signale la pauvreté des menus des gardiens en mer de son arrondissement :

Ils se nourrissent de lard salé, de pommes de terre et d'une soupe grasse dite normande<sup>48</sup>.

Ils améliorent l'ordinaire du produit de leur pêche mais les menus restent uniformes et lourds. Après le ravitaillement, les produits frais sont très vite absents des tables et le pain est remplacé au bout de quelques jours par des biscuits de mer. Les plaintes sont nombreuses et les gardiens demandent tous au moins trois passages par mois pour les phares en mer afin de bénéficier, entre autres, de pain frais. En 1922, l'ingénieur de Brest, par mesure d'économie et selon les instructions de sa Direction, recommande au bateau de relève d'espacer ses traversées pour ne plus effectuer que deux allers-retours par mois et non plus trois. Les récriminations des gardiens sont immédiates : ils demandent le rétablissement de la troisième navette :

C'est spécialement pour la question des vivres pour le pain en particulier et toutes les denrées en général. Le pain au bout de 10 jours est à peine mangeable ; au bout de quinze il est perdu – il est vert – nous sommes obligés de le jeter<sup>49</sup>.

Les avitaminoses, les carences et le manque d'exercice compliquent un peu plus leur séjour au phare. Des cas de bériberi et de scorbut sont diagnostiqués, au moins jusqu'à la guerre de 14.

Le gardien Alexandre Matelot en poste aux Cardinaux, obtient un congé de deux mois, prolongé ensuite, pour cause avérée de scorbut<sup>50</sup>.

47. *Ibid.*, Quimper, 31 mai 1894.

48. Archives nationales F14 20976, Personnel, Charbourg, 21 août 1906, l'ingénieur François.

49. Archives DDE Quimper, Personnels, Le Conquet, 18 août 1922, les gardiens Léon Kerfriden, Eugène Kerfriden et Leplomb.

50. Archives DDE Vannes, Personnels, Lorient, 7 février 1903, l'ingénieur Verrière.

Enfin, en 1947, pour améliorer les conditions de vie des gardiens des phares en mer, le Service dote les établissements les plus isolés d'armoires frigorifiques « permettant de prolonger, dans une atmosphère refroidie, la durée de conservation des aliments<sup>51</sup> ».

L'administration veille à fournir un petit lopin de terre aux gardiens à terre afin qu'ils puissent cultiver quelques arpents de potager. Ainsi ils disposent d'un apport en légumes frais qui complètent avantageusement leur alimentation quotidienne. L'entretien d'une basse-cour et de clapiers est tout aussi fortement encouragé. Un premier livret sur l'hygiène alimentaire est préparé après la Grande Guerre par l'ingénieur de Saint-Nazaire qui explique en une dizaine de pages la nécessité de consommer une nourriture diversifiée composée de produits frais, produits de la pêche, fruits et légumes.

Mangez du poisson ! c'est un aliment complet et frais toujours à disposition. Évitez le lard et les conserves<sup>52</sup>.

Lors d'une tournée à l'Île Vierge en novembre 1908 l'ingénieur constate que les gardiens du phare disposent d'une petite embarcation, ce qui est totalement contraire au règlement<sup>53</sup>. L'ingénieur en chef admet pourtant cette entorse, en considération des raisons invoquées par les agents : cet esquif leur est nécessaire pour se procurer rapidement des vivres frais et des médicaments.

•

Les ingénieurs connaissent les dangers auxquels sont exposés les gardiens et ils tentent de les protéger et de les aider dans la mesure de leurs moyens. La loi du 9 juin 1853 prévoit dans ses articles 11, 12 et 13, les mesures à appliquer si ses fonctionnaires sont malades ou dans des situations difficiles : peuvent ainsi se voir accorder une pension

... [les gardiens qui comptent 50 ans d'âge et plus de 20 ans de service] et que des infirmités graves résultant de l'exercice de leurs fonctions mettent dans l'impossibilité de les continuer. Ceux qu'un accident grave résultant notoirement de l'exercice de leurs fonctions met dans l'impossibilité de les continuer.

Ceux qui sont simplement atteints d'une maladie bénéficient de « 3 mois de traitement intégral [...] puis de 3 mois à demi-traitement ». S'il s'agit d'un accident ou d'une maladie du travail, ils perçoivent un plein traitement jusqu'au rétablissement ou à la retraite. Il est pourtant toujours difficile de connaître les raisons précises qui poussent les ingénieurs à

---

51. Circulaire du directeur du Service des phares, Paris, 10 juin 1947, Gervais de Rouville.

52. Archives Phares et balises, Saint-Nazaire, Saint-Nazaire, juin 1927, l'ingénieur Bonisseau.

53. Archives DDE Quimper, Personnels, Brest, 11 mars 1909, l'ingénieur Montigny.

demander la retraite pour raisons de santé ou infirmité : les diagnostics médicaux restent trop rares pour établir des tableaux statistiques fiables. Toujours est-il que pour améliorer l'état physique de ses agents l'administration prend une première mesure concrète en dotant les 56 phares en mer métropolitains d'un coffre de médicaments<sup>54</sup> et d'un exemplaire de l'*Instruction médicale des navires armés pour la pêche dans la mer du Nord*, visée par le décret du 11 février 1902. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de l'instauration d'un contrôle sanitaire plus strict des métiers de la mer, inauguré par un décret de Félix Faure en 1896, relatif à l'instruction médicale à bord des bâtiments de pêche<sup>55</sup>. Le directeur des Phares lui-même suit de très près cette campagne et exige un contrôle régulier, au moins semestriel, de la boîte à pharmacie<sup>56</sup>.

Il ne faut cependant pas oublier que le mal essentiel qui tarade la profession est l'alcoolisme, comme nous l'avons évoqué déjà à plusieurs reprises ; certes, les gardiens de phares ne sont pas les seuls concernés, toutes les régions maritimes et tous les corps de métier bretons sont, à des degrés divers, victimes de cette maladie. En 1899 ne compte-t-on pas 149 débits de boissons à Douarnenez, 96 à Concarneau, 68 à Audierne ! Les auteurs du XIX<sup>e</sup> siècle sont légion à broser un tableau des plus noirs de la situation.

L'ivrognerie est la lèpre des matelots [...]. Le sens moral qui attache une réprobation à l'ivrognerie publique est remplacé chez nos matelots bretons par une sorte de forfanterie vicieuse<sup>57</sup>.

Anatole Le Braz, pourtant peu suspect d'exagération fait le même constat :

Si quelque mal travaille ces robustes tempéraments, c'est le même dont souffre toute la Bretagne, je veux dire l'alcoolisme. Sous ce rapport, ils auraient besoin d'être évangélisés à nouveau, comme ils le furent il y a deux cents ans par le père Le Nobletz. Tout leur est prétexte aux libations ; baptêmes d'enfants, baptêmes de bateaux, fêtes religieuses, noces, enterrements. Ils s'enivrent avec volupté, avec rage<sup>58</sup>.

Le cahier de la paroisse de Trébeurden rédigé par son recteur, l'abbé Lavissière, commencé en 1866 est tout aussi explicite :

54. Décret ministériel du 18 janvier 1909 ; bon nombre d'établissements possédaient déjà le nécessaire de premier secours mais les armoires s'étaient constituées au fur et à mesure sans méthode.

55. Archives nationales F14 20872, Service des phares ; à la même époque Jacques de Thézac publie dans son *Almanach du marin breton* des articles pratiques autour des soins aux blessés et du dépistage des maladies graves. Voir TANTER (Frédéric), « L'Almanach du marin breton », dans le *Chasse Marée*, n° 127, 1999.

56. Circulaire du 2 juin 1914, le directeur Charles Ribière.

57. FONSSAGRIVES (Docteur, professeur à l'École de médecine navale à Brest), *Traité d'hygiène navale*, 1856, cité dans LEONARD (Jacques), *La France médicale au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 1978, p. 190.

58. LE BRAZ (Anatole), *op. cit.*, tome 2, *La Terre du passé, en Cornouailles, Sein* (1902), p. 1228.

Cependant les ivrognes de profession, car le Breton tient beaucoup de leur ancêtre, chevalier de la table ronde, restent au bourg et après force libations s'en retournent agacer, contrarier et scandaliser femmes et enfants<sup>59</sup>.

Bien sûr le curé n'est pas de la région et peut-être s'offusque-t-il plus que de raison ? François Chappé, l'historien des marins paimpolais, nous décrit pourtant un monde tout aussi sombre :

La consommation moyenne quotidienne des « islandais » peut être sérieusement calculée. La diversité et la concordance des sources autorisent l'établissement des chiffres suivants : 0,40 à 0,50 l d'eau-de-vie, 1 à 2 l. de cidre, 0,50 à 1 l. de vin<sup>60</sup>.

Après la Première Guerre mondiale les mérites de cette population maritime, son esprit de sacrifice, sa grandeur d'âme, son courage, son abnégation ont été admirés, balayant les comportements moins honorables de ces communautés ; l'alcool, « cette drogue dure d'un prolétariat agricole et maritime<sup>61</sup> », a amoindri méthodiquement une population fragile dont les gardiens sont issus.

L'administration, encore une fois, connaît parfaitement ce mal qui ronge les éventuels candidats à un poste dans les phares où le morne enlèvement prédispose aux excès de boissons alcooliques<sup>62</sup>. Très tôt, tous les ministères tentent de se prémunir contre ce danger. Dès décembre 1806 celui de la Marine publie un arrêté explicite :

[Le pilote lamaneur<sup>63</sup> ] qui entreprendra, étant ivre de piloter un bâtiment, sera condamné à la perte de son salaire, à un mois de prison, et destitué en cas de récidive<sup>64</sup>.

Les ingénieurs des Ponts, très préoccupés par la nécessité de faire les bons choix, surveillent attentivement leurs subordonnés.

Dès 1849, une décision ministérielle révoque tout l'équipage du feu-flottant du Talais, en Gironde, car ses membres sont accusés d'échanger l'huile des feux contre de l'alcool dont ils abusent sur leur bâtiment<sup>65</sup>.

Si l'on reprend les causes des révocations des gardiens finistériens il est clair que dans 90 % des cas la faute a été commise sous l'emprise de l'alcool. L'encadrement multiplie les tentatives de dissuasion envers les gardiens : les ingénieurs adressent d'abord un blâme puis infligent une amende

59. ROIGNANT (Jacques), *op. cit.*, « Le Quartier maritime de Lannion », p. 51.

60. CHAPPÉ (François), *L'Épopée islandaise, 1880-1914. Paimpol, la République et la mer*, Thonon-les-Bains, L'Albaron, 1990, p. 143 et tout le chapitre « L'Eau de la mort », p. 139-177.

61. CARO (Guy) et BERTRAND (Yvon), *Yched mad-À votre santé*, Le Guilvinec, Le Signor, 1981.

62. AUVRAY (Michel), *op. cit.*

63. Le lamanage est le pilotage des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les passes, les chenaux, *Grand Robert de la langue française*, 2001.

64. Règlement sur le pilotage, décret du 12 décembre 1806, article 25.

65. Archives départementales de la Gironde, 3S2Gi19, Le Talais.

avant d'envisager la rétrogradation puis la nomination dans un phare en mer et enfin la révocation. Sur les 300 dossiers de gardiens finistériens consultés, plus de 60 d'entre eux portent des mentions concernant les excès alcooliques de l'agent fautif.

Le gardien K. est nommé à 26 ans aux Pierres-Noires. Ses premières notations le présentent en 1886 comme un élément encore jeune, un peu négligent et peu obéissant mais il « deviendra un bon gardien ». Les cinq années suivantes les notes s'améliorent nettement et il est même promu en troisième classe à 32 ans. Puis la situation se dégrade rapidement :

1893 : De constitution faible, assure difficilement son service.

1894 : Mauvais agent. Presqu'impotent et abruti par l'alcool.

1895 : Rétrogradé et muté dans un phare encore plus dur, au Tevenec car « il est impossible de le placer à terre où il aurait trop d'occasions de s'enivrer ».

1896 : Peu robuste et sous le coup de l'alcool absorbé.

Le 26 février [1896] il décède au phare des suites d'une hémorragie interne. Il n'avait que 36 ans.

Tout aussi tragique est la fin du gardien Auguste Legros. Originaire de Portrieux, il est nommé en 1884 aux Bas-Sablons, en face de Saint-Malo, puis muté au phare en mer du Grand-Jardin. Le 29 juillet 1902 il monte dans sa chambre pour se reposer :

Vers 1 heure 30 de l'après midi, le gardien Beaumont (son collègue) étant entré dans la chambre à coucher, et n'y ayant vu personne, il monta à la chambre de service qui est au-dessus. En entrant, il aperçut Legros pendu au milieu de la chambre au croc qui supporte la corde de rotation de la machine. Il monte immédiatement sur une chaise et coupe la corde au-dessus de la tête de M. Legros. Le corps était encore chaud mais malgré tous ses efforts, M. Beaumont ne put le ramener à la vie<sup>66</sup>.

Interrogés sur les raisons de ce suicide, les collègues et les ingénieurs insistent sur le fait que sa conduite était satisfaisante en service.

Mais pendant ses séjours à terre il se livrait à l'ivrognerie. Sa situation pécuniaire était embarrassée. Les ennuis que lui occasionnaient ses créanciers et surtout son état d'alcoolisme paraissent avoir été les causes déterminantes de son suicide<sup>67</sup>.

La documentation du Service reprend en 1927 dans un long passage les méfaits de la consommation de l'alcool sous toutes ses formes « notamment les alcools industriels dénaturés [...] qui sont toxiques » et les conséquences de l'alcoolisme sur l'individu et sur sa famille :

66. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 1S101, Saint-Malo, 31 juillet 1902, le conducteur Le Dosseur ; cité dans GUÉRIN (Gregory), *L'Histoire des gardiens de phare de Cancale à Fréhel*, Mémoire de maîtrise, Université de Rennes 2, 2001.

67. *Ibid.*, Saint-Malo, 31 juillet 1902, l'ingénieur Le Houchu.

- influence sur la natalité : avortements, morts-nés
- sur la morbidité : fragilité physique et nerveuse des enfants (arrières mentaux)
- tendance à l'alcoolisme chez les descendants
- dissension et misère dans les familles
- déchéance des individus de leur sens social
- charges sociales très lourdes : aliénés, enfants caractériels et retardés <sup>68</sup>.

Et pourtant quand un accident se produit, la hiérarchie pense immédiatement à une conséquence des abus d'alcool.

Dans la nuit du 2 au 3 juin 1923, le phare de la Jument est éteint ; allumé à 4 heures 30 seulement les ingénieurs mènent une enquête pour déterminer les causes de cet accident. Ils pensent immédiatement que les gardiens ont abusé de boissons alcoolisées un jour de relève :

Nous avons supposé que les gardiens avaient dû se faire envoyer de l'alcool par le ravitailleur, et, bien que les gardiens de la Jument soient tous connus pour être des gens sobres, nous fîmes une enquête en ce sens <sup>69</sup>.

La situation ne s'améliore que très lentement après la Seconde Guerre mondiale. Les rappels à l'ordre sont toujours aussi fréquents.

La vente du vin et sa consommation par les gardiens prenant passage à bord des bateaux du Service, donnant lieu à des incidents regrettables, [sont] interdites formellement et rigoureusement <sup>70</sup>.

*Le Manuel de l'électromécanicien et du gardien de phare*, publié en 1956, reprend encore les mêmes recommandations de prudence :

Vous comprenez bien que l'ivresse [...] ne saurait être tolérée dans un service de sécurité <sup>71</sup>.

Et la brochure s'achève sur ce conseil, « Restez sobre ».

Pourtant, malgré tous leurs défauts, les gardiens se comportent dans certaines situations en véritables héros et à l'occasion accomplissent de courageux exploits, particulièrement envers les naufragés.

## Les actes de dévouement

Le personnel des phares se trouve dans une situation privilégiée pour surveiller la mer et le trafic maritime et pour apporter les premiers secours en cas d'accident ou de naufrage, lors des tempêtes ou par temps de brume. Mais les gardiens ne peuvent, *a priori*, compter que sur leurs seuls bras car

---

68. Archives Phares et balises Saint-Nazaire, Saint-Nazaire, juin 1927, l'ingénieur Bonisseau.

69. Archives DDE Quimper, Personnels, Ouessant, 4 juin 1923, l'ingénieur Crouton.

70. Archives Phares et balises Saint-Nazaire, 14 février 1952, l'ingénieur Gibert.

71. *Op. cit.*, p. 23 et 47.

ils ne disposent pas d'embarcations. Très tôt en effet le service des Phares interdit la possession d'un canot pour les établissements en mer.

Aux Héaux-de-Bréhat, allumé en 1840, l'ingénieur local constate que les gardiens quittent l'îlot sans autorisation. Comme il est impossible de les surveiller en permanence, il est tout simplement décidé de supprimer le bateau de service alors à poste en permanence :

De peur des infidélités, toute embarcation leur est absolument interdite<sup>72</sup>.

Dans cette situation et bien que l'administration demande instamment aux gardiens de toujours rester à leur poste et de se limiter à prévenir les stations de sauvetage<sup>73</sup>, de nombreux actes de courage et de dévouement sont mentionnés dans les archives.

Le 30 décembre 1873 le préfet du Finistère signale « le courageux dévouement dont ont fait preuve les Sieurs Lirzin et Guiriec, gardiens de phare de l'Île Vierge, dans le sauvetage du bateau de pêche l'*Anna* ». Le 9 janvier 1874, le ministre des Travaux publics adresse ses félicitations personnelles, et une gratification toujours appréciée, aux gardiens sus-nommés.

Le 28 avril 1874, Jean Gourvil, gardien à l'île Louet de 1860 à 1890, reçoit la médaille d'honneur d'argent de deuxième classe pour avoir sauvé deux hommes dont l'embarcation avait chaviré auprès de son phare<sup>74</sup>.

En 1876, le gardien Jean-Marie Rohou, alors en poste, seul, au phare de Tévennec sauve l'équipage d'un bateau de pêche fracassé sur son îlot. En 1880 il réédite cet acte de courage alors qu'il occupe un poste au phare du Bec-du-Raz. Pour sa conduite exemplaire il reçoit le 16 juin la médaille d'argent de première classe pour ces deux sauvetages.

Au phare du Créac'h les gardiens ont aussi l'occasion de porter secours à des naufragés ; en particulier Aristide Dupont, Jacques Lucas et Jean-Marie Penaud, tous trois décorés de la médaille de sauvetage et honorés par des témoignages officiels de satisfaction des ministres de la Marine et des Travaux publics. Ils participent, notamment, au double sauvetage des équipages des navires *Stanford* puis *Hollander*, le 18 novembre 1883, partis à la côte.

Le 29 janvier 1885 le ministre de la Marine adresse un témoignage de satisfaction au gardien de phare du Minou, René Cloître. Le bateau de pêche *Philomène* avait été drossé à la côte quelques semaines auparavant et notre vaillant gardien assistait à l'accident. Il se rend immédiatement sur les lieux, au pied de la falaise et parvient à sortir de l'eau glacée les 5 marins qui regagnent le rivage sains et saufs<sup>75</sup>.

72. « Visite au phare de Bréhat », dans *Le Magasin pittoresque*, août 1845, p. 243.

73. Règlement des gardiens, 1860, article 18 : « les gardiens sont tenus de prêter tous les secours en leur pouvoir aux navigateurs ainsi qu'aux naufragés, et de leur offrir asile en cas de besoin ; mais sans jamais interrompre la surveillance du feu ou l'exposer à être compromise ». L'article 15 du règlement de 1889 et l'article 21 du règlement de 1894 sont rédigés de manière strictement identique.

74. Archives DDE Quimper, Paris, 28 avril 1874, le directeur Reynaud.

75. *Ibid.*, Paris, 29 janvier 1885, le ministre des Travaux publics Reynal.

Le 16 janvier 1888, la goélette *Pitre-et-Marie* quitte Redon chargée de poteaux de mines pour Port-Talbot en Cornouaille britannique. Le lendemain, après avoir doublé Penmarc'h par une mer houleuse, les feux, enveloppés de brume et battus par la neige, ne sont plus en vue. La goélette touche violemment sur la Basse Plate et sombre rapidement. L'équipage se réfugie dans le canot de sauvetage. À huit heures du matin le gardien Vénec, sur le phare d'Armen aperçoit l'embarcation en mauvaise posture et prévient son chef Menou. Aussitôt le feu est rallumé et le drapeau noir hissé pour s'assurer qu'il s'agit bien de naufragés. Les hommes voyant le signal se dirigent vers le phare où, après plusieurs tentatives, ils réussissent à débarquer.

Les gardiens de ce phare se sont admirablement conduits en cette circonstance et c'est à leur dévouement que l'on doit d'avoir pu arracher à la mort les 5 hommes et le mousse composant l'équipage du bateau <sup>76</sup>.

Pour leur geste, les trois gardiens Alain Menou, Jules-Marie Vénec et Germain Fouquet reçoivent une gratification de 100 francs, l'équivalent de plus d'un mois de salaire, la médaille d'argent de première classe du sauvetage pour le chef-gardien et la médaille de bronze pour les deux autres gardiens.

Ces mêmes gardiens renouvellent leur exploit l'année suivante en août 1889. Le 16 du mois, à 7 heures du matin, le gardien Vénec aperçoit une baleinière en perdition et prévient son chef. Des signaux sont lancés pour diriger les naufragés dans une brume épaisse et après deux heures d'effort l'équipage au complet se réfugie dans le phare. Il s'agit des marins du bateau espagnol *Merqueder*, un vapeur de 1 100 tonneaux, faisant route de Bilbao à Swansea, chargé de minerai de fer, qui s'est fracassé le matin même sur la Chaussée de Sein. 15 hommes d'équipage sont sauvés mais on compte tout de même 4 disparus.

Les gardiens, et spécialement le chef Menou, qui, l'an passé déjà, ont été l'objet d'un témoignage officiel de satisfaction à l'occasion du sauvetage de l'équipage du brick-goélette *Pitre et Marie*, se sont de nouveau admirablement conduits dans cette circonstance. C'est à leur dévouement que l'on doit d'avoir pu arracher à la mort quinze hommes [...]. Il y a lieu de reconnaître leur belle conduite au moyen de l'allocation de gratifications <sup>77</sup>.

La presse espagnole s'associe aux félicitations du ministre et remercie l'État français d'avoir bâti ce fameux phare d'Armen si utile à la navigation <sup>78</sup>.

Cette même année 1889 deux autres gardiens ont les honneurs de la Société de sauvetage.

Le 13 février le chef gardien Le Nives, du phare de Penfret, reçoit 50 francs de gratification pour le sauvetage du brick *Ame* perdu le 18 décembre 1888. Le 13 mars 1889 il reçoit une nouvelle récompense de

76. *Ibid.*, Paris, 28 janvier 1888, le directeur Bernard.

77. *Ibid.*, Paris, 25 septembre 1889, le ministre des Travaux publics Guyot.

78. Archives nationales, F14 20991.

30 francs pour un autre sauvetage. Le 20 décembre, par une très grosse mer, la barque de pêche n° 794 des Glénan, montée par trois hommes, se trouve complètement désemparée dans l'archipel. Les gardiens de Penfret, Colin et Le Nivès, se portent à leur secours, et réussissent à ramener à terre, sains et saufs, tous les marins. Le 17 janvier 1890 le ministre des Travaux publics leur octroie une gratification extraordinaire de 20 francs.

En comparaison des sommes reçues pour les sauvetages à Armen on peut être surpris par la modicité de ces dernières primes, mais il faut bien comprendre que, pour les ingénieurs, le sauvetage s'apparente à un abandon de poste. Si l'on décide de secourir un bâtiment en perdition il ne reste plus personne au phare pour l'éclairer et l'entretenir ; dans cette ordre d'idée, les gardiens commettent une faute grave en utilisant le canot de sauvetage par mer dangereuse. Le rôle de la surveillance de la mer incombe aux guetteurs-sémaphoriques<sup>79</sup> qui disposent des moyens nécessaires pour prévenir les stations de sauvetage chargées de la récupération des naufragés. Dans ce schéma d'organisation des secours, les gardiens de phares n'ont pas de rôle à jouer. Évidemment la hiérarchie ne peut blâmer officiellement ces agents dans la mesure où la population maritime, la presse locale, le ministère de la Marine et la Société de sauvetage les présentent comme des héros mais elle tente de minimiser leurs interventions et de dissuader les gardiens de renouveler de tels exploits.

Dans les archives nous ne retrouvons que deux lettres relatant les derniers faits évoqués alors que pour les interventions à Armen, dix ans plus tôt, les dossiers représentent chacun plus d'une trentaine de feuillets. Il est clair que le service des Phares modifie sa position sur les interventions de secours de son personnel en service. D'ailleurs, pour éviter ce genre de débordements jugés intempestifs, c'est le directeur du Service lui-même, par l'intermédiaire de son ministre, qui demande à la Société de sauvetage d'installer sur l'archipel des Glénan un poste de secours approprié. En 1897 un canot de sauvetage est donc envoyé sur l'île de Penfret. Les gardiens peuvent dorénavant s'intéresser en priorité à leur feu.

Ce qui n'était pas prévu fut la nomination de Gabriel Le Nivès comme patron du canot. À ce titre, et malgré les réclamations de l'ingénieur des Ponts, ce gardien participe à de nombreuses opérations, en décembre 1897, en février 1900, les 4 octobre et 23 novembre 1902. Il quitte l'île en 1908, couvert de médailles de sauvetage et de diplômes d'honneur pour son courage et son dévouement, mais sans distinction honorifique de son ministère de tutelle, les Travaux publics.

Dès 1890 les actes de sauvetage sont quasiment absents des archives ; peut-être sont-ils moins nombreux depuis la mise en place de stations de

79. Instructions du 15 juillet 1865 relatives au service des guetteurs-sémaphoriques, article 1 : « Les chefs guetteurs et guetteurs sont chargés de surveiller la mer et la côte en vue de leur poste, et de transmettre aux Autorités maritimes les avis qu'elles auraient intérêt à connaître.

sauvetages plus nombreuses et plus efficaces sur notre littoral, mieux équipées et mieux informées. Les documents de l'administration maritime et des Ponts et Chaussées ne fournissent que peu d'informations : certains gardiens reçoivent des diplômes d'honneur de la Société de sauvetage, comme le gardien de Sein, Antoine Kerninon, en novembre 1891, sans qu'en soit précisée la raison ; par décision ministérielle en date du 22 octobre 1894 le gardien Alain Moullec, alors à Lanriec, reçoit une gratification de 100 francs « pour divers sauvetages » ; le gardien Henri Milliner, d'Armen, est félicité par le ministère de la Marine le 16 janvier 1893 pour le sauvetage de onze naufragés du *Pretoria*, sans que nous connaissions les circonstances de l'accident et du sauvetage.

Après 1900 les consignes s'avèrent encore plus strictes ; les gardiens ne doivent, sous aucun prétexte, quitter leur phare, même et surtout pour porter secours aux naufragés. Pour éviter toute sortie intempestive, l'administration reprend tous les canots des gardiens présents aux abords des établissements maritimes et interdit aux personnels des phares en mer de disposer d'un quelconque moyen de transport pour quitter leur poste. Les archives deviennent alors muettes et les actes de sauvetage ne sont connus que par les témoignages des gardiens ou des naufragés secourus, très rarement par les archives officielles.

Un des derniers sauvetages rapportés par la presse concerne le phare du Four d'Argenton avant son automatisation ; le 19 juillet 1992, à 23 heures, les gardiens repèrent un voilier en difficulté dans une brume épaisse. Ils préviennent le *Cross Corsen* afin de porter assistance aux plaisanciers en détresse. Le canot *Colonel Picot* appareille, retrouve le voilier à la dérive et son équipage paniqué, et le remorque à bon port<sup>80</sup>.

## Les phares en mer et les relations à terre

L'intensification des échanges maritimes au siècle dernier fait des phares en mer des vigies particulièrement importantes pour la surveillance des trafics de plus en plus denses. Ces tours forment un réseau d'avant-postes capables de communiquer avec les bâtiments en approche et de leur transmettre les informations urgentes. Par gros temps, les gardiens sont les premiers à repérer les bâtiments en difficulté et, par des moyens adaptés, ils peuvent prévenir sans délai les stations de sauvetage puisqu'il leur est dorénavant impossible d'intervenir directement.

Coupés du monde et en position avancée, les phares en mer doivent transmettre des avis simples au continent dès que nécessaire. Les autorités maritimes s'interrogent sur les moyens de communication les plus rapides et les plus efficaces pour les gardiens, attachés par ailleurs à leur service du phare. Sans doute les guetteurs sémaphoriques ont-ils l'habitude d'aviser les

---

80. *Ouest-France*, 20 et 22 juillet 1992.

services des ports lorsque des faits graves intéressant la navigation parviennent à leur connaissance mais ils n'ont en fait aucune consigne précise pour les informations fournies par les phares, d'autant plus que les gardiens ne sont pas outillés par le Service central pour correspondre avec eux : les systèmes de transmission, par signaux optiques, dépendent des autorités locales et varient d'un département à l'autre. Chaque ingénieur d'arrondissement répond de manière autonome à un problème original. Ces moyens de communication servent, lorsqu'ils existent, à l'avertissement des stations de sauvetage et ce, d'une manière identique sur les côtes de France, dans la mesure où les ingénieurs chargés de la mise au point de ces communications interrogent toujours leurs collègues ayant déjà réalisé ce type de lignes.

L'un des premiers phares équipés fut celui de Cordouan en position de vigie à l'entrée de la Gironde où le trafic s'intensifie tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. En mars 1884 on y installe un mât sémaphorique destiné à signaler les sinistres qui se produiraient à l'entrée de l'estuaire. Son établissement est demandé avec insistance par la Marine nationale et la Chambre de Commerce de Bordeaux<sup>81</sup>. Mais les connaissances nécessaires pour manipuler un tel appareil dépassent de loin les compétences des gardiens qui ne sont d'ailleurs pas formés pour cette tâche.

Par la suite, en 1893, on établit un type de communication beaucoup plus simple entre les phares de Grave et celui de Cordouan. Il s'appuie sur le principe des signaux à grande distance du code international dont « le principe est de faire abstraction complète des couleurs des signes employés pour ne tenir compte que de leurs formes<sup>82</sup> ». En fait on ne retient que les signaux urgents pour prévenir simplement en cas de détresse au phare : une grosse boule noire, le gardien est malade ; boule et triangle noirs, l'appareil est abîmé ou il manque des vivres.

Il semble que ce type de communication soulage beaucoup plus les négociants et armateurs bordelais que les marins eux-mêmes puisqu'en 1898 l'ingénieur ordinaire demande sa suppression car « il n'a pour ainsi dire jamais servi ». On ne conserve par la suite que les pavillons à grande distance du code international mais d'autres phares en mer du littoral reçoivent aussi les pavillons spéciaux.

•

---

81. Archives départementales de la Gironde, 3S2Gi23, Divers, 1866–1895 ; dès janvier 1870, les ingénieurs du service maritime avaient demandé l'autorisation à leur direction d'acquérir la collection des pavillons du code international commercial des signaux pour le ponton-feu du Grand-Banc et ils n'omettent pas de signaler que le personnel embarqué était formé d'inscrits maritimes qui, pour la plupart, possédaient les rudiments de la technique de manipulation de ces pavillons.

82. *Code commercial des signaux à l'usage des bâtiments de toutes nations*, Paris, Galigani, 1865, partie III, p. 3.

Cependant, avertis de l'expérience tentée à Cordouan, les ingénieurs des arrondissements maritimes renouvellent cette pratique : un système de correspondance par télégraphie optique – des signaux lumineux – est installé entre les phares d'Armen et de Sein en septembre 1884. Les premiers appareils envoyés par le Département de la Guerre ont une portée insuffisante :

L'appareil qui fonctionne actuellement, lentille de 0,24m, ne permet pas de correspondre aussi régulièrement qu'on devait le croire d'après les renseignements qui nous avaient été fournis<sup>83</sup>.

Après l'adoption d'appareils plus perfectionnés, les gardiens peuvent correspondre à jours et heures fixes pour transmettre leurs observations sur lesquelles les archives ne proposent aucun document.

Concrètement on se contente du seul drapeau d'avertissement, comme d'ailleurs dans tous les autres phares en mer, car beaucoup plus simple d'utilisation.

Ainsi les gardiens d'Armen peuvent « faire un appel en arborant sur la galerie le drapeau tricolore, les gardiens de l'île doivent alors allumer leur feu et correspondre aussitôt que possible<sup>84</sup> ».

Le phare de Herpin, en Ille-et-Vilaine, est équipé en avril 1887 d'un service de trois pavillons au moyen desquels il peut faire tous les appels jugés nécessaires. Néanmoins se pose alors le problème de la réception à terre des messages. En effet les signaux émis « ne sont pas vus du port de la Houle et sont vus seulement par le guetteur du sémaphore du Grouin<sup>85</sup> ».

De la même manière le phare des Lavezzi, au sud de la Corse, est normalement en relation avec le sémaphore de Pertusato mais pratiquement la distance est telle qu'aucune communication n'est possible.

D'autre part il faut que les relations entre les interlocuteurs soient suffisamment amicales pour que les transmissions s'effectuent correctement : sur l'île du Pilier, où cohabitent gardiens de phares et guetteurs, la vie n'est pas des plus calmes. Les gardiens du haut de la tour n'hésitent pas à jeter le contenu de leurs seaux d'aisance sur les sémaphoristes qui passent à portée, au grand dam de l'inspecteur des sémaphores<sup>86</sup>.

Les ingénieurs des Ponts se satisfont d'une demi-douzaine de signaux suffisants pour avertir, sans doute possible, de tous les accidents survenus au phare ou à ses abords.

En Loire-Inférieure, le règlement strictement départemental du 25 janvier 1888 notifie les diverses dispositions à prendre par les gardiens isolés en cas de détresse<sup>87</sup> au moyen de six combinaisons de pavillons :

83. Archives départementales du Finistère, 4S1293, Brest, 13 décembre 1884, l'ingénieur de Miniac à l'ingénieur en chef Fenoux.

84. *Ibid.*

85. Archives Phares et balises de Saint-Malo, Saint-Malo, 13 avril 1887, l'ingénieur Lyon.

86. Archives Phares et balises Saint-Nazaire, Lorient, 31 mai 1903, le C.F. Bunel.

87. Archives départementales de Loire-Atlantique, PC S 898, liasse 1716.

dérangement de l'appareil d'éclairage ; blessure, maladie ou mort d'un gardien ; navire se perdant sur les roches ; demande de provisions ; naufragé dans le phare ; bouée déradante <sup>88</sup>.

L'ensemble de ces directives départementales est unifié selon un projet des ingénieurs des Phares et Balises, adopté par la Commission des phares en 1888 :

Il nous paraît opportun d'apporter une mesure générale à cet égard et d'en arrêter définitivement les conditions d'application. En effet, indépendamment des considérations relatives à la permanence de l'éclairage maritime il convient de faire remarquer que, par leur situation, les phares en mer constituent des postes avancés qui sont parfaitement placés pour signaler les sinistres et qui, en temps de guerre, pourraient donner de très utiles indications à la défense. Il importe donc, à notre avis, de les munir de l'outillage nécessaire et d'organiser le système de correspondance qui doit les relier avec le réseau sémaphorique du littoral <sup>89</sup>.

Le 16 décembre 1911, la Commission des phares reprend les mêmes arguments pour réclamer l'équipement des phares en mer, ce qui laisse entendre que les propositions de 1888 n'ont pas eu d'écho. Mais en ces temps troublés, la menace allemande se précisant, le projet est approuvé par le ministre des Travaux publics le 10 février 1912. Les phares deviennent en période de guerre des vigies de premier ordre et les gardiens des auxiliaires précieux pour la Marine militaire.

Les gardiens de phares ont [...] pour consigne d'explorer du regard les ouvrages de défense, les magasins, etc., qui se trouvent à proximité du phare. Cette surveillance a pour but de découvrir et de signaler les individus qui se livreraient à l'espionnage. Les gardiens devront agir avec beaucoup de prudence et s'efforcer de ne pas confondre le passant ou le touriste avec l'espion qui se livre généralement à une reconnaissance en règle <sup>90</sup>.

En 1914 le ministère de la Marine se souvient des services rendus et ne rappelle pas sous les drapeaux les gardiens des phares en mer, anciens inscrits maritimes, considérés comme des auxiliaires indispensables pour l'évolution des flottes et la surveillance du littoral. Les signaux de détresse et d'appel sont utilisés par les gardiens des phares en mer et des bateaux-feux dans des situations d'urgence concernant le personnel ou des naufragés recueillis <sup>91</sup> : besoin de secours immédiats, malade ou blessé (signal international de détresse) ; besoin de secours immédiats, avaries aux appareils ; besoin de ravitaillement.

88. Une bouée dérade lorsque son corps-mort chasse sur le fond.

89. Rapport de la Commission des phares, Paris, 21 avril 1888.

90. Archives DDE Quimper, Instructions confidentielles, Paris, 1<sup>er</sup> mai 1899, surveillance du littoral et des établissements maritimes, instructions confidentielles à l'usage des gardiens de phare.

91. Signaux de détresse des phares en mer, 1912.

Concrètement seul le drapeau noir est utilisé. Le hisser au sommet de la tour signifie qu'un accident grave est arrivé et demande une intervention immédiate du ravitailleur ou du canot de sauvetage.

Accident à Tevennec. Drapeau noir.

C'est ainsi que le chef-guetteur du sémaphore de la pointe du Raz informe l'ingénieur de Brest<sup>92</sup>. Le baliseur est immédiatement dépêché sur les lieux pour constater que l'un des deux gardiens est mort.

En avril 1923, ces signaux de détresse ou d'appel déjà en vigueur sont complétés par deux messages supplémentaires, exécutés comme les précédents : épave en dérive ou échouée dans les chenaux ; attention mines.

Les signaux s'adressent à la fois aux navires en vue et aux guetteurs sémaphoriques, aux vigies des ports, aux gardiens en congé à terre, en somme à tous les personnels qui veillent d'une manière ou d'une autre sur la mer. Une fois le message compris, ces derniers doivent avertir la Préfecture maritime qui prévient qui de droit et décide des moyens à mettre en œuvre pour répondre à l'appel.

Le service des Phares perpétue cette façon d'opérer jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale, tant que les phares isolés, dépourvus de postes de téléphonie sans fil, n'avaient d'autre moyen de correspondre avec la terre<sup>93</sup>.

•

La mise en place des infrastructures nécessaires aux transmissions se fait lentement.

Le 2 septembre 1883, le trois-mâts barque *Kermalo*, en perdition depuis la veille à l'embouchure de la Gironde, sombre au large de Soulac sans que le canot de sauvetage *Progrès* basé à Royan, à quelques kilomètres du drame, puisse intervenir faute d'avoir été averti à temps. Pourtant le phare de Cordouan a hissé depuis le début du drame son drapeau noir. Les signaux sont bien aperçus depuis le poste sémaphorique installé à la pointe du Verdon mais ils demeurent invisibles depuis l'autre côté de l'estuaire où est mouillé le canot. Il faut télégraphier le message d'avertissement de Soulac à Bordeaux puis de Bordeaux à Royan afin d'alerter les sauveteurs de cette commune. La Chambre de Commerce de Bordeaux s'émeut de cette situation et demande instamment aux autorités compétentes de relier les

---

92. Archives DDE Quimper, Personnels, sémaphore de la pointe du Raz, 26 février 1896.

93. On peut rappeler à ce sujet que, dans un premier temps, l'établissement et le maintien d'un câble téléphonique entre les phares isolés et le continent ne relèvent pas des attributions du Service des phares mais du ministère des Postes et Télégraphes. Dans ces conditions il incombe la plupart du temps aux seules associations de sauvetage en mer de faire poser de telles lignes, aidées financièrement par les Chambres de Commerce locales et les municipalités littorales.

deux rives du fleuve par une ligne directe pour faciliter la mise en œuvre des moyens de sauvetage. La pose d'un câble électrique sous-marin s'avère nécessaire. Les travaux ne débutent que trois ans plus tard, en 1886, et seulement après de multiples rebondissements et le concours financier de la Chambre de commerce, du Conseil général de Gironde et des municipalités voisines <sup>94</sup>.

De la même façon il faut attendre le tragique naufrage du *Hilda* le 18 novembre 1905 dans la rade de Saint-Malo, à moins d'un mille du phare du Grand Jardin qui éclaire la passe d'accès au port, pour que l'Administration centrale des phares et balises envisage la réalisation d'une ligne téléphonique sous-marine entre le phare et le poste de secours.

Il faut bien en conclure que les fusées furent vues, les appels de sirène entendus par les gardiens de ce phare. Et pourtant les gardiens ne bougèrent pas. Spectateurs impuissants du drame qui se jouait à cent mètres d'eux, ils discernaient, à travers la neige, le va-et-vient affolé des sinistrés <sup>95</sup>.

Le rapport des ingénieurs des Ponts et Chaussées est plus objectif, comme toutes les conclusions de l'enquête diligentée :

À 1 200 m du phare du Grand-Jardin [...] les gardiens de ce phare, qui ont fait régulièrement leurs quarts, ne se sont aperçus de rien et ce n'est que le lendemain matin que l'épave leur est apparue au lever du jour <sup>96</sup>.

Le Goffic en rajoute, soulignant que les gardiens n'avaient aucun moyen de communication avec le continent comme l'a voulu l'Administration :

Défense d'avoir un canot, pour que la pêche au large ne tente pas le gardien ; défense de s'éloigner du phare sous quelque prétexte que ce soit <sup>97</sup>.

La question de la ligne téléphonique reste en suspens, et une décision ministérielle officialise son inutilité, s'appuyant sur les conclusions de l'enquête :

Les circonstances du naufrage du *Hilda* [...] montrent que l'existence d'une communication téléphonique entre le phare du Grand-Jardin et l'île de Cézembre, elle-même reliée à Saint-Malo, n'aurait pu assurer les secours en temps utile aux naufragés <sup>98</sup>.

94. Archives Phares et balises, Le Verdon.

95. LE GOFFIC (Charles), « Créons de nouveaux phares, les naufrages diminueront », dans *Lecture pour tous*, n° 8, mai 1910, p. 694 705.

96. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4S2-33, Rennes, 21 novembre 1905, l'ingénieur en chef Corbeaux.

97. Notre folkloriste est d'une profonde mauvaise foi car si les gardiens ne disposent plus de leur canot c'est qu'à de nombreuses reprises les gardiens du lieu s'en servirent pour aller s'enivrer à terre et non pas pour pratiquer, benoîtement, la pêche ; une ligne jetée du phare, de toute manière, aurait suffi. D'autre part on se demande bien ce que les malheureux gardiens auraient pu tenter dans une telle tempête, par un froid glacial, pour sauver cette « grappe humaine accrochée à une épave ».

98. Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4S2-33, Rennes, 21 novembre 1905, l'ingénieur en chef Corbeaux.

Dans ces conditions, son éventuel prolongement jusqu'au phare incombe aux organisations de secours et d'assistance maritime et non pas au service maritime<sup>99</sup>.

Les travaux débutent cependant sous la pression de la population malouine et de la Chambre de Commerce locale, choquées par cet accident et surtout par l'impossibilité dans laquelle se trouvèrent les gardiens, témoins du drame selon eux, de prévenir la terre<sup>100</sup>. La prose des journalistes avait certainement ému les populations bien que la Commission des phares et la Commission nautique locale, réunies à ce sujet, rejetassent catégoriquement cette version.

Il faut attendre les progrès de la TSF dans les années trente pour que les premiers phares en mer puissent dorénavant communiquer efficacement avec le continent.

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, le Directeur du service des Phares et balises peut enfin affirmer que « l'ensemble des gardiens de phares assurent pleinement le fonctionnement d'un service public », propos banal mais qui dans son esprit signifie quelque chose de fondamental. Cent ans après les premières nominations officielles on est parvenu à créer un corps particulier doté d'une identité très forte et qui pourtant ne concerne qu'à peine cinq cents individus. Sans doute la catégorie de fonctionnaires la moins représentée de l'État, et dont le nombre des agents n'a cessé de diminuer depuis 1900, elle est aujourd'hui devenue l'une des professions les plus reconnues des Français. Paradoxalement les hommes et les femmes les plus isolés, sacrifiant une existence monotone au service des marins, sont hissés au rang de héros par des terriens bien loin des préoccupations maritimes. Plus simplement, pour le ministère au moins, l'objectif énoncé par Léonor Fresnel puis Léonce Reynaud est atteint : le service est effectué dans la majorité des cas par un personnel compétent, consciencieux et fidèle à son administration. Pour la première fois des agents parlent avec fierté de leur métier.

---

99. *Ibid.*, Paris, 20 février 1906, le ministre des Travaux publics au préfet du département d'Ille-et-Vilaine.

100. Commission des phares, Paris, séance du 27 janvier 1906.

## Conclusion

Depuis quelques années le désintérêt des Français pour les choses de la mer s'estompe et le patrimoine marin suscite un réel intérêt : livres, expositions, articles ou émissions consacrés aux thèmes maritimes se multiplient. Les gardiens de phares n'échappent pas à ce mouvement, mais propulsés sur le devant de la scène médiatique, dans une position qu'ils n'assument pas, ils sont toujours présentés comme des êtres hors du commun prêts à sacrifier leur vie pour le bien-être de l'humanité. La fascination exercée par une Nature indomptable à laquelle ils s'opposent a définitivement plongé cette profession dans le mythe<sup>1</sup>. Eux-mêmes, comme l'ensemble de la population, en sont aujourd'hui tellement imprégnés qu'ils tiennent des discours roboratifs mais spécieux, ignorant une réalité historique beaucoup plus terne.

Plus prosaïquement, les archives très dispersées dépeignent une existence morne et révèlent plusieurs faits ignorés : tout d'abord ces agents ne formèrent un corps professionnel que fort tardivement. Plus d'un siècle après la création officielle de ce nouveau métier, les gardiens de phares regroupent des individus d'origines diverses et forment une communauté dont la conscience professionnelle est loin d'être homogène. L'idée d'appartenir à une catégorie d'hommes si particuliers, à une caste encensée, ne germe qu'au lendemain de la Grande Guerre alors que déjà le ministère tente par tous les moyens de réduire les effectifs. La légende naît de leur disparition, programmée de longue date.

D'autre part, ces agents des Travaux publics, en bas de l'échelle sociale et salariale du ministère, n'étaient guère reconnus par les ingénieurs du corps des Ponts jaloux de leurs prérogatives. Jamais ou presque les dossiers d'archives rédigés par ces derniers ne nous montrent un mot de compassion, d'amitié ou même de simple humanité. Toujours traités sans aménité,

---

1. GUILLEMET (Dominique), « Quelques réflexions méthodologiques sur les représentations littorales », dans LE BOUÉDEC (Gérard) et CHAPPÉ (François), (dir.), *Représentations et images du littoral*, Rennes, PUR, 1999, p. 39.

ces subalternes ne pouvaient espérer le moindre égard de leur hiérarchie et encore moins imaginer la grandeur de leur rôle dans le dispositif de la signalisation maritime et plus généralement dans l'ordonnement de la logique technocratique<sup>2</sup>. L'une des très rares photographies de gardiens en fonction retrouvées dans une subdivision des phares et balises présente un couple d'agents au phare du Millier, auprès de Douarnenez ; ce document a été refusé par l'ingénieur de Quimper parce que le phare n'est pas suffisamment net à son goût, brouillé par la présence de cet homme et de sa femme<sup>3</sup>.

Enfin leur vie est celle de tout petits fonctionnaires, plus ou moins zélés, avec les problèmes propres à cette catégorie professionnelle miséreuse et partagés par des dizaines de milliers d'agents secondaires de tous les ministères. Mais cette communauté d'hommes, et de femmes – encore trop souvent absentes de l'épopée –, a joué un rôle de sauvegarde envers les marins dans des lieux sauvages, austères et grandioses, « barbares », célébrés par nos plus grands écrivains dont de nombreux historiens. En fait, il était certainement plus dangereux, au XIX<sup>e</sup> siècle, de travailler en milieu hospitalier où la mortalité du personnel était beaucoup plus forte que sur les landes désertes de Bretagne ou de Camargue mais il est difficile d'imaginer le drame du *Gardien du feu* dans le bâtiment des phtisiques de l'hôpital brestois de la Marine. Les chercheurs de toutes provenances, condamnés à « la condition littéraire<sup>4</sup> », ont trop longtemps privilégié le récit métaphorique au détriment d'une vérité chagrine vécue par ces humbles. Ces pages tentent de rétablir une certaine vérité, traduite par une réalité quotidienne banale, quitte à détruire une légende dorée édifiée dans une atmosphère d'imagerie héroïsante<sup>5</sup>.

Les premiers gardiens, bien souvent de pauvres marins fatigués, heureux de poser leur sac à terre, ont sans doute servi du mieux qu'ils purent, avec leurs défauts et leurs qualités et pour des salaires de misère. Au fil des décennies une véritable conscience professionnelle et un réel esprit de corps sont nés mais ces qualités ne sont acquises qu'avec bien des difficultés après la Première Guerre mondiale seulement. Et pourtant, bien que l'exercice de ce métier monotone ne prédispose pas ces modestes agents secondaires à devenir de véritables héros, il faut bien admettre qu'ils sont parvenus à ce statut envié en ayant eux-mêmes participé à la lente ascension qui les porta aux nues. Supporter la vie dans ces phares isolés suppose une grande force morale face à la solitude et à l'ennui. La disparition programmée,

2. DESCHODT (Jean-Pierre) et HUGUENIN (François), *La République xénophobe*, Paris, Lattès, 2001, p. 68.

3. Il s'agit de la photographie de la couverture.

4. CHAPPÉ (François), « Les Gens de mer : sujets d'histoire et/ou objets de littérature ? », dans LE BOUËDEC (Gérard) et CHAPPÉ (François), (dir.), *op. cit.*, p. 152.

5. ORY (Pascal), *Les Collaborateurs, 1940-1945*, Paris, Le Seuil, 1976, (Points).

depuis plus de cent ans, de ce corps pousse ses derniers représentants à embellir leurs récits. Un métier, difficile, exercé par des hommes et des femmes soucieux de répondre aux attentes de leur hiérarchie et qui mérite tout notre respect disparaît. Il nous suffit de lire la transcription du registre du phare du Four, dans le Finistère :

Le 9 janvier 1978 la vedette des Phares et Balises, la *Ouessantine*, arrive au pied du phare pour effectuer la relève des gardiens. Une terrible lame de fond retourne le bâtiment et entraîne dans la mort un marin et un gardien. Voici le rapport de l'accident consigné dans le Registre du phare<sup>6</sup> :

13h15. Mer très agitée, houle assez forte WNW. En ravitaillement la vedette *Ouessantine* chavire et coule près du phare. Après avoir débarqué le gardien montant Guezennec la vedette s'écarte du phare pour se présenter correctement pour prendre le gardien descendant Thomas. C'est au moment où la vedette se rapprochait du phare qu'une vague prend le bateau par le travers.

À 13h15 la vedette a chaviré, le bateau est resté quelques secondes la quille en l'air. Lorsqu'il s'est redressé, la passerelle avait été arrachée et le mât cassé, la baignoire et l'emplacement de la cabine étaient pleins d'eau, le bateau s'enfonçait rapidement par l'arrière.

L'équipage : patron Auguste Tual, Jean Carval, Martin Perreaux, se trouvait sur l'eau. L'auxiliaire des Phares, Jean-Yves Kerno qui se trouvait à bord en prévision de monter au phare des Pierres-Noires dans la soirée, avait disparu. La patron... réussissait à nager jusqu'au bateau et à larguer le Bombard avant que la vedette coule. Il dérivait accroché au Bombard et quelques temps après il se hissait à bord. Pendant ce temps Jean Carval nageait vers le bateau et lorsqu'il aperçut que la vedette coulait il s'agrippait à une grande planche et se laissait dériver.

Martin Perreaux flottait sur le ventre à dix mètres de la vedette, sa tête plongeait dans l'eau, il ne faisait plus aucun mouvement. Il avait dû avoir un choc quand le bateau a chaviré. Quant à Jean-Yves Kerno qui se trouvait dans la cabine avec Tual, nous ne l'avons plus aperçu lorsque la vedette s'est redressée.

Dès 13h15 nous avons signalé l'accident au Conquet-Radio. Nous avons également mis le signal sonore en marche sur son continu pour attirer l'attention de deux chalutiers qui se trouvaient à deux milles dans le Noroît du phare.

Vers 14h30-14h45 le *Claude Bernard* récupérait Auguste Tual et Jean Carval et se dirigeait vers l'Aber Ildut (Carval étant blessé).

Un chalutier récupérait Martin Perreaux et faisait route vers le Conquet.

Nous avons gardé la veille radio 2182 jusqu'à 18h et la veille à vue tant que la visibilité le permettait.

17h10 : Guezennec prend le quart. RAS

---

6. Archives personnelles communiquées par Noël Le Hénaff.

22h10 : Fait les observations. RAS

24h00 : Fait les observations. RAS

Le 10 décembre

2h00 : Perhirin prend le quart... Rien à signaler.

Ces quelques lignes résument en expressions brèves toute la dignité de cette profession, bien plus sans doute que toutes les hagiographies publiées jusqu'ici. Ces hommes et ces femmes ont veillé leur lumière et entretenu les bâtiments avec abnégation. Ils disparaissent aujourd'hui, que cette histoire sincère de leur profession leur rende un dernier hommage.

**Annexe 1**  
**Construction des logements neufs et complémentaires**

- 1845 : construction des logements des phares de la Hève.  
1849 : construction des logements du phare de Ver.  
1850 : construction des logements du phare d'Alpreck.  
1851 : surélévation de la rotonde du phare de Chassiron.  
1857-1860 : construction des logements du phare du Commerce, Saint-Nazaire.  
1859 : construction des logements à Port-Haliguen (phare de la Teignouse)  
1861 : construction des logements du phare de Gris-Nez.  
1862 : agrandissement des logements du phare de l'Aiguillon, Saint-Nazaire.  
1863 : construction des logements du phare de Walde.  
1866 : restauration de la tour et construction des dépendances du phare du Pilier.  
1867 : surélévation du phare du Groin du Cou et construction des logements.  
1868 : construction des logements des phares de Douëlan.  
1870 : construction des logements du phare de Carteret.  
1871 : construction des logements du phare de Saint-Nicolas.  
1874 : construction de 3 logements au phare de Penmarc'h.  
1874 : construction des logements sur l'île de Sein pour les gardiens d'Armen et de Tevennec. Bâtiments appelés le « Grand Monarque ».  
1875 : achat d'une maison à Argenton pour les gardiens du Four; appelée aussi le « Grand Monarque ».  
1875 : construction des logements du fanal des Noires, Saint-Malo.  
1879 : construction des logements du phare de Saint-Mathieu.  
1879 : construction des logements du fanal de l'Île-Noire.  
1879 : nouveaux bâtiments des gardiens du phare de Calais.  
1880 : construction au pied du phare de cap Ferret de deux maisons d'habitation<sup>1</sup>.  
1880 : construction des logements du phare de Penfret.  
1881 : construction de deux logements supplémentaires aux Baleines  
1881 : construction des logements du phare de Beg du Raz appelés encore le « Grand Monarque »<sup>2</sup>.  
1881 : agrandissement des logements du phare de la Coubre.  
1882 : exhaussement d'un étage du logement des gardiens du phare de Bénodet.  
1882 : construction de logements supplémentaires à Batz.  
1883 : construction des logements du phare du Stiff.  
1886 : exhaussement et agrandissement du phare de Noëveillard.  
1886 : agrandissement du phare de Ploumanac'h.  
1888 : exhaussement et agrandissement du phare de la Perrière.  
1891 : construction de logements supplémentaires à Gris-Nez.  
1901 : aménagement de logement pour le phare de Kermorvan.  
1901 : agrandissement du phare de Socoa.  
1908 : construction d'une seconde maison pour les gardiens du Four...

---

1. Jusqu'à cette date seul le gardien-chef était logé dans un bâtiment appartenant à l'État, construit au pied du phare. Les deux autres agents ne disposaient que d'une seule pièce dans le soubassement du phare et leurs familles respectives devaient se loger dans des maisons sises à plusieurs centaines de mètres et dont le loyer restait à leur charge.

2. Depuis 1938, date de l'allumage du phare, les gardiens se logeaient à leurs frais dans des habitations particulières au village voisin de Lescoff d'où bon nombre d'agents étaient originaires.

## Annexe 2

### Répartition des phares et feux selon les plans de construction

#### **Tourelle carrée centrée en pignon :**

La Roque (estuaire de la Seine-1838), Port-Breton (Yeu, feu amont-1845), Ile Vrac'h (Aber Wrac'h-1845), Socoa (1845), Noëveillard (Pornic-1846), La Perrière (Lorient-1850), Ploumanac'h (1860), Le Paon (Bréhat-1860), Rosédo (Bréhat-1860), Le Corbeau (Yeu-1862), Quéléarn(1863), Les Dames (Noirmoutier-1867), Les Poulains (Belle-Île1868), Rochebonne (Saint-Malo-1868), Pontusval (Brignogan-1869), T'évenec (1875), Les Moutons (Glénan-1879), Combrit (Odet-1885), Morgat (1914).

#### **Tourelle carrée centrée sur le faitage :**

Reville (1836).

#### **Tourelle carrée sur soubassement carré :**

La Croix (Groix-1845).

#### **Tourelle carrée centrée en façade :**

Barfleur(1836), La Lande (Morlaix-1845), Toulinguet (1849), Île Harbour (1850), Agon (1856), Hoedick(1857), La Potence (Les Sables d'Olonne, le feu fut allumé le premier septembre 1874), Tréhiguier, allumé le premier juillet 1882 – il représente pour la construction les plans à l'identique du précédent, exemple de la duplication des bâtiments jugés réussis et bien intégrés dans le site – Kerdonis (Belle-Île-1879), Penlan (Vilaine-1882), Les Chats (Groix-1898).

#### **Tourelle ronde centrée en pignon :**

Port-Navalo (entrée du golfe du Morbihan-1840), Nanthouar et Kerprigent (Perros-Guirrec-1860).

#### **Tourelle ronde centrée sur le faitage :**

Berck (1836), la seconde tour, plus élevée, fut construite en 1868.

#### **Tourelle ronde au centre de soubassement carré :**

Le Richard (Gironde-1845)

#### **Tourelle ronde en coin :**

Corsen (1894).

#### **Maison simple, feu en pignon :**

Lohic (Port-Louis-1854), le Crac'h amont(1856), Lanriec (Concarneau-1858), Colombier (Perros-Guirrec-1860), Dielette (1876), Kéravel amont et Keroman amont (Lorient-1877), Roscoff (1884), Portcé (Saint-Nazaire-1897), Aber Ildut (1897).

#### **Maison simple, feu en façade :**

Port la Chaîne et Saint-Antoine (rivière du Trieux-1863), Coat-Mer (rivière du Trieux-1869), Porz-Don (Paimpol-1880), Millier (baie de Douarnenez-1881), Beg-Léguer (rivière de Lannion-1885).

## Sources

### Sources manuscrites

#### *Archives nationales*

Série F14 : Travaux publics

- F14 20872 : équipements, logements : divers (1883 à 1951) ;  
bibliothèque (1867 à 1957) ;  
coffres de médicaments (1896 à 1956)
- F14 20873 : associations et sociétés de secours mutuel (1907 à 1944) ;  
syndicat
- F14 20978 : gardiens de phares, Côtes du Nord (1910 à 1950)
- F14 20979 : gardiens de phares, Finistère (1847 à 1929)
- F14 20980 : gardiens de phares, Finistère (1826 à 1952)
- F14 20981 : gardiens de phares, Morbihan (1851 à 1951)
- F14 20982 : gardiens de phares, Loire inférieure (1849 à 1946)
- F14 20983 : gardiens de phares, Vendée (1909 à 1952) ;  
Ille-et-Vilaine (1910 à 1947)
- F14 20991 : gardiens de phare, recrutement ;  
vie des gardiens, actes d'héroïsme

#### *Archives du Bureau des Phares et Balises, Paris*

Il est possible de consulter les rapports de toutes les séances de la Commission des phares. Les séances consacrées aux gardiens sont très rares puisque seulement deux paragraphes depuis 1811 évoquent leurs problèmes.

#### *Archives départementales d'Ille-et-Vilaine*

Série S : Mers, ports, transports maritimes

- 1S101 : dossiers individuels des gardiens, 1864-1951
- 1S102 : états des gardiens de phare, 1885-1901.

#### *Archives municipales des Côtes d'Armor*

Série S : Travaux publics

- 11S3-1, 2, 3, 4, 5, 6 : Personnels : agents des phares et balises, 1853-1916.
- Supplément 552 et 553 : Services des phares, personnels, réglementations.

***Archives départementales du Finistère***

série 4S : Phares, feux et balises

4S281 : Personnel des phares, 1835-1867

4S282 : Personnel des phares, 1868-1914

***Archives départementales du Morbihan***

Série S : Travaux publics et transport depuis 1800

S210 : Personnels, 1865... (en fait de 1853 à 1892).

***Archives de la Délégation départementale de l'Équipement du Finistère, Quimper***

Centre qui hébergeait l'essentiel de la documentation inédite utilisée pour ce travail ; une quarantaine de dossiers non classés ont été ouverts et analysés. Bon nombre d'entre eux ont été versés au cours de l'été 2000 aux Archives départementales du Finistère. Les exemples présentés sont issus de documents consultés et parfois photocopiés sur place avec l'aimable autorisation de l'ingénieur. Ces reproductions sont en ma possession et disponibles pour les chercheurs intéressés.

***Archives de la Délégation départementale de l'Équipement du Morbihan, Vannes***

Une dizaine de dossiers non classés ont été ouverts et analysés. La plupart d'entre eux sont en cours de versement aux Archives départementales du Morbihan.

***Archives de la subdivision des phares et balises de Saint-Malo***

Deux dossiers Personnels, non classés.

***Archives de la subdivision des phares et balises de Lézardrieux***

Deux dossiers Personnels, non classés.

***Archives de la subdivision des phares et balises de Brest***

Deux dossiers Personnels, non classés.

***Archives de la subdivision des phares et balises de Saint-Nazaire***

Quatre dossiers Personnels, non classés.

***Archives personnelles Fenoux***

Une toute petite part des archives de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Victor Fenoux, sauvée de la destruction par Noël le Hénaff et classée par mes soins (disponible).

Quelques exemples donnés dans le texte proviennent des dossiers classés par établissement et déposés aux archives départementales des départements maritimes. Ces dossiers furent examinés lors de la préparation de ma thèse de doctorat. Très exceptionnellement on rencontre des mentions à propos des personnels et dans ce cas les références sont portées uniquement en bas de page.

## Sources imprimées

- ALLARD (É.), *Les Phares*, Paris, Rotschild, 1889, 540 p.
- , *Les Travaux publics de la France, tome V, Les Phares*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et chaussées, 1995, (1<sup>re</sup> édition, 1883).
- BLONDEAU, *Journal de la Marine ou bibliothèque raisonnée de la science du navigateur*, Brest, Malassis, 4 cahiers, 1778–1780.
- Bulletin de l'Association Amicale et Fraternelle des maîtres, chefs, gardiens de phares et du personnel des bateaux-baliseurs* (de 1919 à 1924) puis *Bulletin du Syndicat National des maîtres, chefs, gardiens de phares et du personnel des bateaux-baliseurs de France et des colonies* (53 numéros d'avril 1919 à mars 1939).
- Recueil des lois, décrets et décisions concernant l'organisation du Service des phares et balises (1792-1962)*, Bureau des Phares et balises, 1962.
- COULIER, *Description générale des phares et fanaux*, Paris, Robiquet, 1853.
- DUPOUY (A.), *Face au couchant. Brest, la côte, les îles*, Quimper, Calligrammes, 1984, 253 p., (1<sup>re</sup> édition, 1934).
- DUVERNOIS (H.), « Les Veilleurs de l'infini », dans *Je Sais tout*, n° 32, 1907, p. 261–267.
- FRESNEL (A.), *Œuvres complètes*, 3 tomes, Paris, Imprimerie impériale, 1866, 1868 et 1870.
- FRESNEL (L.), « Instruction sur l'organisation et la surveillance du service des phares et fanaux », dans les *Annales Maritimes et Coloniales*, tome 79, 1842, p. 377–433.
- GEFFROY (G.), *À Belle-Île-en-Mer*, édition établie, présentée et annotée par Jean-François Nivet, Rezé, Séquences, 1996.
- , « La Bretagne Sud », dans *Le Tour du monde*, n° 41, octobre 1904.
- GIGNOUX (R.), « Le Phare de Kerdonis », dans *L'Illustration*, 17 juin 1911.
- GIVRY, *Instructions nautiques. Parties des côtes septentrionales de France comprise entre Barfleur et Dunkerque*, Paris, Imprimerie royale, 1842, 493 p., 12 pl.
- LE BRAZ (A.), *Le Gardien du feu*, Quimper, La Digitale, 1986, (1<sup>re</sup> édition, 1900),
- , *Magie de la Bretagne, tome 1*, Paris, Robert Laffont, (Bouquins), 1994, réédition.
- , *Magie de la Bretagne, tome 2*, Paris, Robert Laffont, (Bouquins), 1997, réédition.
- LE CARGUET (H.), *Légendes et superstitions du Cap-Sizun, tableau du Raz-de-Sein*, Vannes, Lafolye, 1892.
- LE GOFFIC (C.), « Le Phare », dans *La Revue des deux Mondes*, tome 151, 1899, p. 397–434.
- , *Les Métiers pittoresques, la vie des phares*, Paris, Fontemoing, 1899.
- , « Créons de nouveaux phares, les naufrages diminueront », dans *Lecture pour tous*, n° 8, mai 1910, p. 694–705.
- , *Sur la côte, l'âme des phares, l'île de Sein...*, Paris, de Boccard, 1928, 282 p.
- , « La Vie des phares », dans *La France travaille*, Paris, Horizons de France, 1932, p. 249–260.
- MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, PHARES ET BALISES, *Instruction pour le service des phares lenticulaires*, Paris, Imprimerie royale, 1835.
- , *Instruction pour le service des phares lenticulaires*, Paris, Imprimerie nationale, 1848.
- , *Instruction pour le service des phares lenticulaires*, Paris, Imprimerie impériale, 1860.
- , *Instruction pour le service des phares lenticulaires*, Paris, Imprimerie nationale, 1872.
- , *Instructions pour le service des fanaux*, Paris, Imprimerie nationale, 1848.
- , *Instructions pour le service des fanaux*, Paris, Imprimerie impériale, 1860.
- , *Instruction sur le service météorologique des phares*, Paris, Imprimerie nationale, 1881.
- , *Instruction pour le service des phares électriques*, Paris, Imprimerie nationale, 1882.
- , *Instruction sur le service d'entretien, feux-éclairs électriques avec signal sonore*, Paris, Imprimerie nationale, 1895, 50 p.
- , *Instruction sur le service d'entretien, feux-éclairs électriques avec signal sonore*, Paris, Imprimerie nationale, 1904, 48 p.

- , *Phares éclairés à l'huile minérale, instructions générales sur le service d'entretien*, Paris, Imprimerie nationale, 1890, 61 p.
- , *Règlement des gardiens*, Paris, Imprimerie impériale, 1860.
- , *Règlement des gardiens*, Paris, Imprimerie nationale, 1888, 15 p.
- , *Règlement des agents du Service des phares et balises*, Paris, Imprimerie nationale, 1894, 20 p.
- , *Manuel de l'électromécanicien et du gardien de phare*, 7 tomes, Calais, Imprimerie Denquin, 1954–1956.
- , *Détails estimatifs des dépenses annuelles du Service de l'éclairage des phares et fanaux des côtes de France*, Paris, Imprimerie impériale, 1860.
- , *Bibliothèque des gardiens, catalogue*, Paris, Imprimerie impériale, 1868, 16 p.
- RACHILDE, *La Tour d'Amour*, Paris, Mercure de France, (1<sup>re</sup> édition, 1899).
- RENARD (L.), *Les Phares*, Paris, Hachette, 1881.
- REYNAUD (L.), *Instruction pour le service des fanaux*, Paris, Imprimerie nationale, 1848, 26 p.
- , *Mémoire sur l'éclairage et le balisage des côtes de France*, Paris, Imprimerie impériale, 1864, 576 p.
- RIBIÈRE (C.), « Les progrès les plus récents dans l'éclairage des côtes », dans *Annales des Ponts et Chaussées*, 1901-4, p. 78–128.
- , *Phares et signaux maritimes*, Paris, Doin, 1908, 401 p.
- RICHARD-MOUNET, « Phares », dans *L'Illustration*, n° 4742, 1934, p. 84.
- DE ROUVILLE (G.), *Conférence internationale des Services des Phares*, Londres, 1929.
- , « L'Éclairage et le balisage des côtes », dans *Annales des Ponts et Chaussées*, 1931-1, p. 221–260.
- SAUTTER (L.), *Notice sur les phares, fanaux, bouées et signaux sonores*, Paris, Chaix, 1880, 318 p.-22 pl.
- Service hydrographique n° 1 ; renseignements relatifs aux documents nautiques et à la navigation*, Paris, Imprimerie nationale, 1919, 113 p.
- SOCIÉTÉ MUTUALISTE DES AGENTS DE PHARES ET BALISES DE FRANCE ET D'OUTRE-MER, *Statuts*, [s.l., s.d.], [1949].
- THÉVENARD, *Mémoires relatifs à la marine*, tome III, Paris, Laurens, An VIII, 562 p.
- TOUDOUZE (G.-G.), « Aux feux tournants », dans *L'Œil rouge*, Paris, 1928.
- « Visite au phare de Bréhat », dans *Le Magasin pittoresque*, août 1835.
- WATTIER, *Cours de travaux maritimes*, 2 tomes, Paris, École nationale des Ponts et Chaussées, 1937, 279 et 404 p.
- WEISS (E.H.), « Les Phares modernes », dans *La Nature*, avril 1921, p. 215–220.

## Bibliographie

- AUPHAN (É.), *Les Îles de la mer d'Ouest : approche historique des sociétés insulaires de l'Armor d'après le témoignage de la littérature régionale*, thèse de doctorat, Lille, Service de reproduction des thèses, 1999, 721 p.
- AUVRAY (M.), *L'Âge des casernes*, Paris, Éditions de l'Aube, 328 p.
- BARVEC (B.), *Le Gardien de phare, l'Administration et la société locale*, DEA, Brest, 1988, 72 p.
- BLONDEL (J.), « Biologie insulaire et le syndrome d'insularité », dans *Les Cahiers du conservatoire du littoral*, n° 3, p. 84–94.
- BRIOT (J.), BRIOT (C.), *Officiers de port*, Condé-sur-Noireau, Corlet, 1989, 160 p.
- BURDEAU (F.), *Histoire de l'Administration française du 18<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> siècle*, Paris, Montchrestien, 1994.
- CABANTOUS (A.), *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et société littorales en France*, Paris, Fayard, 1993, 311 p.
- , *Les Citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>–XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Aubier, 1995, 279 p.
- CARO (G.), Bertrand (Y.), *Yec'hed mad – À votre santé*, Le Guilvinec, Le Signor, 1981.

- CHARLES (C.), *Histoire sociale de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Le Seuil, 1991, 402 p.
- COLLET (D.), *Phares du Ponant. L'éclairage des côtes du Finistère de la fin du XVIII<sup>e</sup> à 1920*, Morlaix, Skol Vreizh, 1992, 84 p.
- CORBIN (A.), *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750–1840*, Paris, Flammarion, 1990, 407 p., (1<sup>re</sup> ed., 1988).
- DE ZAEYTYDT (M.), *Les Phares, enjeu historique et technologique, 1680-1880*, DEA histoire des techniques, Paris, Conservatoire national des Arts et Métiers, 1996, 72 p.
- DUMONTIER (J.-P.), GAST (R.), *Des phares et des hommes*, Rennes, Ouest-France, 1982, 163 p.
- DUPÂQUIER (J.), KESSLER (D.) (sous la dir. de), *La Société française au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1992, (Pluriel).
- FAILLE (R.), *Les Trois plus anciens phares de France, Cordouan, les Baleines, Chassiron, La Rochelle*, Patrimoine et médias, 1993, 255 p.
- FICHOU (J.-C.), *La Signalisation maritime des côtes de France, 1806–1936*, thèse de doctorat d'histoire, Rennes II, 1996, 767 p.
- FICHOU (J.-C.), GESTIN (J.-P.), *La Lumière au bout du monde*, Brest, Imprimerie de l'Iroise, 1997, 56 p.
- FICHOU (J.-C.), LE HÉNAFF (N.), MÉVEL (X.), *Phares*, Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1999, 454 p.
- FOURASTIÉ (J.), *D'une France à l'autre*, Paris, Fayard, 1987.
- GAILLARD, *Étude d'une île finistérienne : l'île de Sein. Problème d'organisation sociale*, mémoire de maîtrise, Paris X, 1972, 108 p.
- GARANS (L.), *La Véritable histoire du drame de Kerdonis*, [s.l.], [s.d.], photocopie.
- GARDEY (D.), *La Dactylographe et l'expéditionnaire. Histoire des employés de bureau, 1890-1930*, Paris, Bélin, 2001, 336 p.
- GESTIN (J.-P.), *Les Phares d'Ouessant*, Rennes, Ouest-France, 1982, 32 p.
- GIRARDET, *La Société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1998, 340 p.
- GUÉGUEN (M.), LE MAÎTRE (L.-P.), *Le Cercle de mer*, Bannalec, compte d'auteur, 1981, 289 p.
- GUÉRIN (G.), *L'Histoire des gardiens de phares de Cancale à Frébel*, mémoire de maîtrise, Rennes 2, 2001.
- GUIGUENO (V.), « Le Pouvoir de Monsieur l'ingénieur », dans LE BOUËDEC (ed.), *Pouvoirs et littoraux du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 1999.
- , *Au service des phares*, thèse de doctorat d'histoire, Paris I, 1999, 396 p.
- GUILLAUME (P.), *Histoire sociale de la France au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Masson, 1993, 242 p.
- GUILLERME (A.), *Corps à corps sur la route*, Paris, École nationale des Ponts et Chaussées, 1984, 172 p.
- HAGUE (D.), *Lighthouses, their architecture, history and archaeology*, Llandysul, Gomer press, 1975, 307 p.
- JACQUET (J.), « Les Phares », dans *Revue des Monuments Historiques*, n° 165, 1989.
- LAFON, *Les Feux du bout du monde*, La Rochelle, Éditions d'Oléron, 1987, 40 p.
- LANDES (D.), *L'Heure qu'il est*, Paris, Gallimard, 1987, 622 p.
- LEBLIC (I.), *Étude de la parenté dans une petite île bretonne : Molène*, DEA anthropologie, EHESS, 1980, 71 p.
- LE BOUËDEC (G.) (ed.), *Pouvoirs et littoraux du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 1999, 730 p.
- LE BOUËDEC (G.) et CHAPPÉ (F.) (dir.), *Représentations et images du littoral*, Rennes, PUR, 1998, 184 p.
- LE CUNFF (L.), *Feux de mer*, Paris, Bonne, 1954, 251 p.
- LE POURHIET-SARLAT (N.), *La Défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des origines à 1860*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1983, 375 p.
- LEGRAND (A.), *Les Phares et leurs gardiens*, Rennes, Ouest-France, 1982, 32 p.
- MARIÉ (M.), *Un Territoire sans nom*, Paris, Klincksieck, 1982.
- MASSON (P.), « La Marine française de 1871 à 1914 », dans *Histoire militaire de la France, tome 3, de 1871 à 1940*, sous la dir. de PEDRONCINI, Paris, PUF, 1992.

- MEYER (J.), *La Vie quotidienne des soldats pendant la Grande Guerre*, Paris, Hachette, 1966.
- NOIRIEL (G.), *Les Ouvriers dans la société française, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Le Seuil, 1986.
- PASSANI (P.), « L'École des gardiens de phare du phare des Baleines », dans *Bulletin de l'AIMS*, n° 39, 1969, p. 23–27.
- PÉRON (F.), *Des îles et des hommes*, Rennes, Éditions de la Cité ; Ouest-France, 1993, 187 p.
- , *Ouessant, l'île sentinelle*, Douarnenez, le Chasse-Marée, 1997 (1<sup>re</sup> éd., 1985), 377 p.
- POTIN (P.), *L'Héritage des phares. Élaboration d'un schéma de gestion et de valorisation des phares français*, Paris, École nationale des Ponts et Chaussées, 2001.
- RIBEILL (G.), *Les Cheminots*, Paris, La Découverte, 1984.
- RODIÈRE (J.), *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1962, (Précis).
- ROIGNANT (J.), *Le Quartier maritime de Lannion*, Spezet, Nature et Bretagne, 1992.
- ROUCH (J.), *Pour comprendre la mer*, Paris, Hachette, 1923.
- SAINT-DENIS (G. de), « Blainville-sur-Mer : une pépinière de gardiens de phares (1866–1945) », dans *Bulletin municipal de Blainville-sur-Mer*, n° 31, janvier 2000, p. 16–20.
- SUTTER (Tabah), « Les Notions d'isolats et de population minimum », dans *Population*, n° 3, INED, p. 481–498.
- , « Évolution des isolats de deux départements français. Loire-et-Cher et Finistère », dans *Population*, n° 4, INED, 1955, p. 645–673.
- URSELLER, *La Pointe Saint-Mathieu*, Brest, Dumont, 1842, 95 p.
- VALLS (P.), *Mission de réflexion sur l'organisation de la signalisation maritime des côtes de France*, Paris, Conseil général des Ponts et Chaussées, 1994, 44 p.
- VIGNAT (C.), *Île de Sein : évolution humaine et économique actuelle*, mémoire de maîtrise, UBO, Brest, 1972, 152 p.
- VIGNOLS (L.), « Les phares en Bretagne », dans *BSAF 1928-1929*, tome 38, p. 1–30.
- VINCENT (G.), « Une histoire du secret », dans ARIÈS (P.) et DUBY (G.) (sous la dir. de), *Histoire de la vie privée*, tome 5, Paris, Le Seuil.
- WALLON, *Les Phares établis sur les côtes de Normandie par la chambre de commerce de Rouen*, Rouen, Cagnard et Lestringand, 1900.
- WILLARD (C.) (sous la dir. de), *La France ouvrière, tome 1, des origines à 1920*, Paris, Éditions de l'Atelier, 1995.
- WINOCK (M.), *La Belle Époque. La France de 1900 à 1914*, Paris, Perrin, 2002, 432 p.

## Table des matières

<b>Avant-propos</b> .....	9
<b>Introduction</b>	
<i>Le mythe du feu et ses serviteurs</i> .....	11

### PREMIÈRE PARTIE

#### LE FEU ET LES GARDIENS

<b>Chapitre I : Le balisage nocturne</b> .....	17
<i>Les combustibles, les feux et leur entretien</i> .....	17
<i>Les lanternes</i> .....	23
<i>Les entrepreneurs</i> .....	24
<b>Chapitre II : La naissance d'un service public</b> .....	39
<i>La fin de l'affermage et la régie directe</i> .....	39
<i>La formation d'un corps</i> .....	48
<i>Activité unique, activités parallèles</i> .....	50
<i>La notion de temps universel</i> .....	61
<b>Chapitre III : Des gardiens logés et encadrés</b> .....	67
<i>Les bâtiments ancillaires</i> .....	67
<i>La bibliothèque des gardiens</i> .....	76
<i>Les services de transport</i> .....	79
<b>Chapitre IV : Les feux permanents</b> .....	83
<i>Les prémices de l'automatisation</i> .....	83
<i>La réduction de la masse salariale</i> .....	87
<i>La légende du Tévennec</i> .....	99

**DEUXIÈME PARTIE**  
**INVENTAIRE TRÈS PARTIEL**

<b>Chapitre V : Les gardiens, le recrutement</b> .....	111
<i>Les inscrits maritimes</i> .....	114
<i>Les agents qualifiés</i> .....	125
<i>Les gardiennes hors classe</i> .....	130
<i>Les épouses et les enfants</i> .....	132
<i>L'affaire Mandoloni-Ferracci</i> .....	136
<b>Chapitre VI : Les gardiens, candidatures et nominations</b> .....	153
<i>Les demandes</i> .....	153
<i>L'origine géographique</i> .....	166
<i>L'uniforme et les sanctions</i> .....	172
<b>Chapitre VII : Les traitements</b> .....	177
<i>Salaires, gratifications et compléments de salaire</i> .....	177
<i>Visites et pourboires</i> .....	186
<i>Le besoin de sécurité</i> .....	191
<b>Chapitre VIII : La vie au phare</b> .....	201
<i>Les durées d'engagement</i> .....	201
<i>La carrière</i> .....	207
<i>Solitude à deux ou trois</i> .....	208
<i>Les risques et les accidents</i> .....	213
<i>Les actes de dévouement</i> .....	222
<i>Les phares en mer et les relations avec la terre</i> .....	226
<b>Conclusion</b> .....	233
<b>Annexes</b> .....	237
<b>Sources</b> .....	239
<b>Bibliographie</b> .....	242

Achévé d'imprimer

Mai 2002











Jean-Christophe Fichou  
avec la collaboration de Françoise Gaichenev

# Gardiens de phares

1798 - 1959



**L**es gardiens de phares ! Il n'est sans doute pas un seul Français qui ignore le nom de cette profession qui ne compta jamais plus de 600 agents. Pourtant le métier lui-même est totalement méconnu !

Le mythe est né voici quelques années lorsque la presse nous a appris leur disparition programmée et inéluctable. A y regarder de plus près, l'histoire de ces hommes n'avait jamais été écrite.

En se fondant sur des archives professionnelles inédites, l'historien a pu analyser leurs conditions de travail et de traitements. L'examen méthodique de leur vie quotidienne pendant plus d'un siècle fait apparaître les caractéristiques propres du groupe et le processus de formation d'un corps particulier et fortement féminisé. Leur existence, comme celle de tous les agents subalternes de la fonction publique, est loin de l'aventure romantique que certains auteurs ont imaginée ; elle est le plus souvent triste, monotone et contrainte. Avant tout, les gardiens de phares ont exercé un métier difficile sans se poser de questions et en essayant de répondre aux souhaits de leur hiérarchie.

Cette histoire, qui prend ses sources dans l'étude de dossiers individuels, tente donc de présenter sous un jour nouveau un groupe social homogène dont l'identité réelle est ignorée.

*Jean-Christophe Fichou, docteur en histoire et docteur en géographie, chercheur au Crhisco (Centre de recherches historiques sur les sociétés et cultures de l'Ouest), est un spécialiste de l'histoire des côtes de France. Il a participé à de nombreux ouvrages parmi lesquels Phares, Le Chasse-Marée, Douarnenez, 1999.*

En couverture :  
Phare du Millier  
© A. Le Garrec.

Avec le soutien du



[www.centrernationaldelanavigation.fr](http://www.centrernationaldelanavigation.fr)

ISBN 2-86847-684-8



18 €

la  
PUR

Presses  
de la  
Mer

Université Bretagne 2  
Haute Bretagne