

Emission : 12 novembre 2007

Les phares



11 07 130

Six phares de France constituent le second bloc de la collection "Le Coin du Collectionneur". Deux phares isolés en mer, deux phares insulaires et deux phares à terre.

Premier Jour

VENTE ANTICIPÉE

À Paris

Les vendredi 9, samedi 10 novembre 2007 de 10h à 18h et le dimanche 11 novembre 2007 de 10h à 17h.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert à Paris Expo, Espace Champerret, hall A, porte de Champerret, 75017 PARIS.

Informations techniques

Création de : Pierre-André Cousin
D'après photos Guillaume & Philip Plisson et d'après carte SHOM n° 7418, autorisation n°610/2006

Gravure de : Claude Jumelet

Imprimé en : taille-douce

Couleurs : polychrome

Format : horizontal 143 x 105 comprenant
4 timbres verticaux (21 x 36)
et 2 timbres horizontaux (35 x 22)

Valeur faciale : 6 x 0,54 € = 3,24 €



Conçu par Jean-Paul Cousin.
Oblitération disponible sur place.
Timbre à date 32 mm "Premier Jour".

Les phares brillent dans le cœur des hommes

HIER AUXILIAIRES INDISPENSABLES DES MARINS, LES PHARES FURENT JUSQU'À CINQ CENTS EN FRANCE, FORMANT UNE CEINTURE DE LUMIÈRE AUTOUR DES CÔTES. ILS TENDENT AUJOURD'HUI À DEVENIR DES GARDIENS DU PATRIMOINE, AUXQUELS LA POSTE REND HOMMAGE.



Les phares sont aujourd'hui orphelins. Sur les 148 phares en service, seule une vingtaine est encore habitée. Le gardien de phare, comme l'allumeur de réverbère, est un métier disparu, qui fait seulement rêver les promeneurs. Pourtant, ces bâtiments aujourd'hui déserts et automatisés sont chargés de nostalgie et "occupent une place majeure dans notre patrimoine maritime" selon la formule du Bureau des Phares et Balises. Celui de Cordouan, à l'embouchure de la Gironde, n'est-il pas classé aux monuments historiques ? Pourtant leur fonction première était avant tout utilitaire : protéger et veiller.

Pour les gardiens, les phares font partie soit des "enfers", en pleine mer, soit des "purgatoires", sur les îles ou bien des "paradis" pour les continentaux.

Une idée vieille comme la navigation

Ces sémaphores tirent leur nom de l'île de Pharos au large des côtes égyptiennes. Dans l'Antiquité, l'île était le promontoire du phare des phares, celui d'Alexandrie, une des Sept Merveilles du monde

aux dimensions colossales : il culminait à plus de cent trente mètres ! Se servir du feu pour signaler la proximité des côtes est une idée aussi vieille que la navigation. Le Stromboli et les volcans italiens ont peut-être servi de premiers phares naturels. Mais, au Moyen Âge, l'obscurité retombe sur les flots et ce n'est qu'à la Renaissance que revient l'idée de sécuriser le littoral. Principalement pour les marchandises, qui viennent des Indes. Le développement des phares coïncide en effet avec l'essor de la navigation en haute mer.

Chassiron, sur l'île d'Oléron, fut l'un des premiers à être édifié à la fin du XVII^e siècle pour sécuriser La Rochelle, port de mouillage de la Marine de guerre française en Atlantique. Ce phare avait la particularité d'avoir deux feux à des niveaux différents, pour le différencier du Phare des Baleines, sur l'île de Ré voisine. Disparu aujourd'hui, il a été remplacé en 1834 par le modèle

présenté sur le timbre, tour cylindrique de 40 mètres de haut qui s'élève à 50 mètres au-dessus des flots. Hormis quelques constructions pionnières, c'est au XIX^e siècle que commence véritablement l'aventure des phares avec l'immense entreprise qui consiste à équiper nos côtes d'une "ceinture lumineuse".

En 1806, le Service des Phares et des Balises est créé : les phares deviennent affaire d'Etat. Produits

de la révolution industrielle, ils sont l'expression d'une maîtrise technique mais aussi d'une volonté politique. Un homme symbolise à lui seul ce double aspect : Augustin Fresnel, inventeur de la lentille qui équipe encore tous les phares. L'homme à l'origine de l'optique moderne est également le haut fonctionnaire chargé de couvrir le littoral de ses gardiens de nuit à partir des

années 1830. Confiés à la science de l'ingénieur, ils suivent tous les mêmes plans avec trois variantes : tour ronde, carrée ou polygonale. Par la suite, ces édifices connaissent peu ou prou les mêmes évolutions techniques. Dans la baie de Saint-Brieuc, l'histoire du phare

de pleine mer du **Grand-Léon**

illustre cette évolution : construit en 1859, il est électrifié en 1905, peint de bandes blanches et rouges en 1960, et automatisé en 1987.

Prises de guerre

Plus que les vents et les marées, ce sont les guerres qui constituent la menace la plus sérieuse. Leur rôle stratégique les expose, au mieux à l'extinction, comme lors de la guerre avec les Anglais au XIX^e siècle, au pire à la destruction. Lors de la Seconde Guerre mondiale, les Allemands les occupent et les allument par intermittence pour diriger leur flotte. À leur départ, ils dynamitent ou endommagent près cent soixante-dix phares. Parmi eux, celui du **Cap Fréhel** dans les Côtes-d'Armor, qui fut reconstruit en 1950. Cela aurait dû être aussi le cas du phare du Cap d'Arme, au sud de l'île de **Porquerolles**, mais c'était compter sans la dévotion de son gardien qui

sut convaincre l'occupant de renoncer à son projet de faire sauter le phare. Aujourd'hui inhabités, automatisés et désœuvrés à l'heure du GPS et du radioguidage, les phares attirent surtout les regards des touristes... Celui de **l'Espiguette**, à

l'entrée du Grau-du-Roi en Camargue, est une allégorie de leur destin : construit en 1869, à 150 mètres de la plage, l'avancée des alluvions l'a isolé à plus d'un kilomètre de la mer. Les phares s'éteindront-ils un jour ?



Ar-Men, l'enfer des enfers

Le 10 avril 1990, la dernière relève du gardien laissait vide le phare d'Ar-Men, dans le Finistère. Cette date marque la fin d'une histoire pour ce symbole de l'opiniâtreté des hommes à vaincre les éléments.

Tout commence en 1825, au large de la pointe du Raz. Un grand plateau de roches fait des ravages autour de l'île de Sein. Les naufrages sont innombrables. Deux phares sont construits, l'un sur l'île, l'autre sur la pointe du Raz. Mais il manque un signal lumineux au large pour marquer le début du plateau. Une roche, recouverte par les marées, est choisie, ce sera Ar-Men, "la pierre" en breton. Le chantier le plus difficile de l'histoire des phares commence en 1867. Au prix d'efforts de tous les instants, les ouvriers percent des trous de trente centimètres de profondeur pour planter des tiges métalliques qui fixeront les moellons. À chaque nouvelle vague, certains submergés, sont repêchés par bateau lorsqu'une lame les emporte. En 1869, on fixe les premiers moellons en grès, lentement la tour s'élève, au prix de douze ans d'efforts. Enfin, le feu s'allume le 18 février 1881.

Mais la légende ne s'arrête pas là, car les conditions de vie pour les gardiens, en haut de ce perchoir battu par les vents, étaient des plus dures. Les tempêtes font trembler l'édifice. Par mauvais temps, interdit d'ouvrir la moindre fenêtre, même à trente mètres de haut. Un gardien est resté trois mois à attendre la relève au lieu des quinze jours réglementaires ! Dans l'impossibilité d'accoster sur ce rocher, les hommes étaient treuillés sur le bateau. L'enfer n'est pas de feu...

