

Focus sur l'histoire des phares

Sur une route maritime très fréquentée à l'époque de la marine à voile (entre l'estuaire de la Loire et de la Gironde) et entourée de récifs dangereux, l'île d'Yeu fut durant des siècles le théâtre de nombreux naufrages. Las de cette situation, les habitants de l'île adressèrent en 1763 au roi un mémoire sollicitant l'établissement d'un feu. On avait pensé pendant un temps se servir du clocher de Saint-Sauveur mais le projet fut vite abandonné, par crainte d'un incendie qui mettrait en péril l'édifice. Emu par le silence de l'administration, M. Texier de La Pommeraye, officier des classes de la Marine à l'île d'Yeu, rédigea, en 1768, à l'intention du ministre, un second mémoire. Il y suggérait l'édification sur l'île de deux tours phare de manière à assurer la sécurité des abords, tant à la pointe nord qu'à celle du sud. Ce mémoire attira l'attention des instances supérieures, puisque en 1787, le ministre de la Marine envoya sur l'île l'ingénieur du Roi, le Chevalier Isle, qui vint étudier la possibilité d'y implanter un phare. Dans son étude de janvier 1788, l'ingénieur préconisait d'édifier une tour à feu au lieu-dit « La Petite Foule », sur la côte nord-ouest de l'île. Malheureusement la période révolutionnaire qui s'ensuivit ne permit pas la mise en œuvre de ce projet.

Le phare de la Petite Foule (ou Grand Phare)



En l'hiver 1827, le naufrage de la gabare de la Marine Royale « L'Active » sur le récif de Basse Flore, face à la Pointe But, causa la mort de tout son équipage (une centaine d'hommes). Ce drame précipita la décision de construire un phare sur cette côte.

On choisit le tertre de la Petite Foule, déjà préconisé par le Chevalier Isle, pour édifier de 1829 à 1830 le Grand Phare. Cette tour de 37 mètres de hauteur et qui dominait les hautes mers à 54 mètres possédait un feu fixe qui brûlait chaque soir, alimenté par des lampes à huile.

Le 24 mars 1895, il reçut l'énergie électrique produite par une centrale à vapeur, ce qui augmenta considérablement sa portée (environ 30 milles).

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il fut assujéti au contrôle rigoureux des autorités d'occupation jusqu'au moment où l'avancée alliée précipita l'évacuation de l'île par ses occupants. Avant de quitter le territoire, les artificiers allemands reçurent l'ordre de leurs supérieurs de dynamiter la grande tour afin de gêner l'approche de l'entrée de l'estuaire de la Loire par les navires américains. Aussi, le 25 août 1944, ils firent sauter le Grand Phare qui s'écroula. Dans les mois qui suivirent la libération de l'île, un fanal provisoire fut installé non loin des ruines. Dès la fin du conflit, on étudia la reconstruction de l'édifice.



Les travaux de reconstruction, exécutés par la Société Générale et d'Exploitation du Centre, commencèrent à la fin de l'année 1948 et se poursuivirent au cours des deux années suivantes. En 1950, un nouveau Grand Phare, bâti selon les études de l'architecte Maurice Durand des Sables d'Olonne et sur les plans des ingénieurs Conté, Sarignac et Bounolleau des Travaux publics, domina de nouveau le site et dressa sa silhouette moderne sur toute la côte nord-ouest de l'île.

Haut de 41 mètres jusqu'à l'optique et de 56 mètres au-dessus des pleines mers d'équinoxe, c'est un phare d'atterrissage de 1^{ère} catégorie. La lanterne est équipée d'un dispositif d'éclairage, produit par une ampoule LEP de 150W, au travers d'une optique constituée de lentilles Fresnel convergentes. Elles définissent 4 faisceaux lumineux, avec cuve à mercure produisant un balayage d'un éclat toutes les cinq secondes. La portée utile de son feu est de 25 à 40 milles, selon le temps, ce qui lui permet d'être observé depuis l'embouchure de la Loire.

Outre sa fonction primordiale, sous l'autorité de la DIRM-NAMO, le Grand Phare sert de relais hertzien au Cross-Etel et abrite un radiophare.



Il est inscrit à l'inventaire des monuments historiques par arrêté du 29 novembre 2011.

Son architecture : ce phare illustre bien l'esthétique sobre et monumentale des années 1950. La verticalité accentuée de sa silhouette et la massivité de sa base où l'emploi nouveau du ciment peint et des pavés de verre s'associe à un grand appareil de granite. L'architecte Maurice Durand traita cet ouvrage avec la rigidité formelle du style art déco avec une prédominance des pans coupés et des profils angulaires, des surfaces lisses peintes en blanc, des oculi en hublot, etc.

Le phare des Corbeaux



En 1657, on édifia à cet emplacement une redoute côtière, destinée à décourager les tentatives éventuelles de débarquement ennemi. En 1803, le commandement militaire entreprit de la restaurer et d'y établir une batterie de côte. Durant toute la première moitié du XIX^{ème} siècle, l'ouvrage militaire remplit sa mission jusqu'à son déclassement en 1859.

Or, depuis longtemps les navigateurs de passage au sud de l'île se plaignaient de ne pas recevoir la nuit, l'éclat du Grand Phare, en raison de la configuration géographique des lieux qui masque la vue. C'est pourquoi, en 1861, les pouvoirs publics confièrent au service des Ponts et Chaussées le soin de bâtir sur cette pointe un second phare.

Pour ce faire, on arasa entièrement la batterie de côte et, en 1862, on édifia sur son emplacement un phare faisant corps avec le logement du gardien. L'édification de l'ouvrage fut l'œuvre de l'ingénieur Marin. La hauteur du phare, au-dessus du sol, était de 11,60 m et de 19,50 m au-dessus des hautes mers. Il était alimenté au départ par des lampes à huile.

Puis, le 4 janvier 1878, il fut doté d'un appareil plus performant. Sa portée était de 9 milles par beau temps et de 4,5 milles par temps couvert.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le phare fut soumis, tout comme le Grand Phare, à la surveillance et aux exigences des troupes d'occupation. Le 24 août 1944 au matin, les derniers occupants restés sur l'île dynamitèrent le phare des Corbeaux qui s'écroula. Cette destruction précéda de quelques heures la destruction du Grand Phare qui eut lieu dans la nuit suivante.

On décida de le reconstruire en même temps que le Grand Phare. Les travaux furent là aussi confiés à la Société Générale et d'Exploitation du Centre, selon les plans de l'architecte Maurice Durand, des Sables d'Olonne et sous l'autorité du directeur des Phare, Léonce Reynaud.

La reconstruction débuta en 1949 et s'acheva au cours de l'année 1950.



Le nouveau phare des Corbeaux est chargé comme son prédécesseur d'assurer la navigation dans les parages du sud de l'île d'Yeu. Sa tour est haute de 25 mètres. Il est équipé d'une optique composée d'une lentille type Fresnel. L'allumage de la lanterne, automatique à coloration rouge, est assuré par une cellule photo-électrique. Sa puissance d'éclairage est fournie par une lampe halogène. Le balayage se compose d'un feu rouge à deux éclats groupés toutes les quinze secondes. Il dispose en outre d'un groupe de secours auxiliaire diesel de 10 KVA.

Il est inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques par arrêté du 1^{er} décembre 2011.

Les feux de Port Joinville

Avant l'allongement du brise-lame, les navires voulant entrer en toute sécurité dans le port devaient prendre l'alignement des trois petits phares, dont l'un est situé sur la hauteur dominant le port (phare de la rue des Mariés). Mais, depuis l'allongement du brise-lame, les conditions d'accès au port ont changé. Les feux en service ont été modifiés, ce qui a entraîné l'aliénation de deux des phares portuaires.

Le phare du brise-lame



Situé sur le musoir d'origine du brise-lame, il était jadis le premier phare d'entrée du port. Avant sa construction, la jetée était équipée d'une potence photophore installée en 1846.

Le phare actuel a été édifié en 1878, selon les plans de l'ingénieur Dingler. Il est composé d'une structure métallique provenant de la fonderie Bauquin Frères, de Nantes. A la suite du prolongement de la jetée, il fut aliéné et remplacé par un nouveau feu, porté par un support métallique fixé à l'extrémité du brise-lame.

Le phare du Quai de Canada



Etabli sur le musoir du quai du même nom, ce phare est le seul ouvrage ancien encore en service dans le port et qui participe avec les nouveaux feux, au balisage de l'entrée de Port-Joinville. C'est une tour tronconique en pierre, haute de quatre mètres, avec balcon entourant la lanterne. Bâti en 1835, il a été mis en service le 20 juin 1837.

Le quai sur lequel il est implanté a été édifié entre 1658 et 1660, par ordre de Jeanne Pélagie de Rieux, seigneur de l'île d'Yeu. Ce quai porta successivement les noms de Quai de la Pélagie, puis Grand Quai. A partir de 1835, on l'appela le Quai de La Tour. Puis, après 1890, il reçut l'appellation de Quai Dingler, en l'honneur de l'ingénieur qui dota le port des quais circulaires et d'une estacade. Enfin, le nom actuel de Quai du Canada lui a été donné en 1945, en souvenir de la libération de l'île par les canadiens.

Le phare de la rue des Mariés



Ce phare a été édifié en 1845, selon les plans de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Decharme et mis en service début de 1846, année où le port reçut l'appellation de Port-Joinville.

Dominant l'agglomération portuaire, il borde la rue des Mariés. Il est conçu sur un plan carré, d'une hauteur de 18 mètres et comprend à sa base un logement de gardien.

Pour son équipement on installa dans la lanterne aux vitres teintées, un éclairage à vapeur de pétrole, dont la lumière était diffusée par un mécanisme optique, formé d'une lentille de type Fresnel, qu'il a encore conservé de nos jours.

En 1981, la modification des courants marins, dus à l'allongement du brise-lames, ont contraint les responsables maritimes à changer le mode de signalisation d'entrée dans Port-Joinville, ce qui a entraîné l'aliénation de ce phare.

Actuellement il abrite le Club des Plaisanciers qui veille avec vigilance à la sauvegarde de ce témoin du passé maritime de l'île d'Yeu. Ces derniers ouvrent ses portes à la visite lors des journées du patrimoine qui se déroulent le troisième week-end de septembre.