

Nous avons interviewé Monsieur Jean-Jacques Violant qui était gardien de phare de 1960 à 1995.

### Ce métier était-il difficile ?

*Ça dépendait des phares ! Pour ceux en pleine mer, c'était plus difficile ! Surtout pour les aborder en hiver ! Pour accéder aux phares en pleine mer du Finistère, on utilisait un treuil ( câble actionné par un moteur).*

*Dans ceux de Loire Atlantique, il y a toujours une petite cale (un quai incliné). Malgré tout, ce n'était pas commode avec les vagues !*

*Au début de ma carrière, on faisait 30 jours au phare et 10 jours à terre. Après, on faisait 20 jours et 10 jours à terre. Mais, dans certains phares en pleine mer, on passait quatre mois sans aller à terre. Le problème, c'était le ravitaillement. Il fallait tout commander par téléphone. Il n'y avait pas intérêt à oublier une boîte d'allumettes !*

*La solitude, on la sentait quand on était de quart, là-haut pendant que l'autre dormait.*



M. Violant montre une ampoule de phare utilisée lorsqu'il était gardien.

Photo J.P. Nicolas

### Le métier de gardien de phare

Ce sont des responsabilités à assumer quel que soit le type de phare :

- allumage et surveillance du feu ;
- surveillance de l'horizon maritime : navigation et bon fonctionnement des autres phares et balises ;
- surveillance de la visibilité, de façon notamment à lancer la corne de brume si cette visibilité devient trop mauvaise ;
- entretien du phare, du feu et de l'optique.

Ce métier tend à disparaître en raison de l'automatisation ; aux États-Unis, l'ensemble des phares a été automatisé dans les années 1980.



Intérieur d'un phare

Photo O.Grémon

### Les phares en France

Ils servent à guider les navires pendant la nuit.

Les 5 500 kilomètres de côtes françaises comptent 900 phares.

Il existe trois catégories de phares :

- les phares en pleine mer, à éclats blancs très puissants.
- les phares le long des côtes, de puissance moyenne.
- les phares d'entrée de port.

Un phare se compose de bâtiments et d'une tour très haute surmontée d'une lanterne contenant la source lumineuse et le système optique.

Par temps clair, l'éclat lumineux des phares les plus puissants peut se voir à plusieurs dizaines de kilomètres. Les feux de chaque phare ont des caractères particuliers, cela permet de les identifier. Ils peuvent être blancs ou colorés, fixes ou à éclairage clignotant.

Il s'élève à 44 m du sol et à 68 m du niveau de la mer.

Il possède 198 marches.

Il a été mis en service en 1836. Il n'a plus de gardien depuis 1995.



Phare de l'île de Batz

**Dans combien de phares avez-vous travaillé ?**

*Après mes stages à Saint-Nazaire, j'ai fait huit ans aux îles Chausey, sur un petit îlot en mer ; puis j'ai fait 25 ans à l'île de Batz, de 1970 à 1995.*

Photo J.P. Nicolas

# Gardien de phare

## Comment devenait-on gardien de phare ?

On pouvait être gardien à partir de 22 ans.  
Moi, à 25 ans, j'ai fait six mois de stage. On y faisait beaucoup de théorie : électricité, radio, mécanique...  
Après, j'ai fait deux ans de stage pratique à Saint-Nazaire. On faisait dix jours par mois dans les phares en mer. On allait aussi dans les phares côtiers.  
Après ces stages, on était spécialisé en rien, ni électricité, ni mécanique, mais on avait des compétences générales dans tout...

## Comment vous occupiez-vous dans ces phares ?

En pleine mer, on faisait de la cuisine, de l'entretien, de la peinture, de la pêche parfois.  
Dans ces phares, on faisait aussi la sieste parce qu'on était de veille à partir de l'allumage jusqu'à 2 h du matin, ou de 2 h à l'extinction. On se relayait.



Photo O.Gérémion

Lanterne contenant la source lumineuse

## Comment un phare fonctionnait-il ?

Au début, c'étaient des phares à pétrole. C'était vraiment beaucoup d'entretien ! Il m'est arrivé une fois de prendre un « coup de feu » : le pétrole avait tout brûlé et, à deux, on a mis une semaine à nettoyer toute l'optique. Celui de l'île de Batz a été électrifié en 1947.



Photo école de Mirambeau (17)

Le phare de Chassiron est situé à la pointe nord ouest de l'île d'Oléron. Il est haut de 50 mètres, il faut monter 224 marches pour arriver à son sommet.  
Un premier phare de 27 mètres a été construit en 1685. Une tour de 43 mètres lui a été rajoutée en 1836.

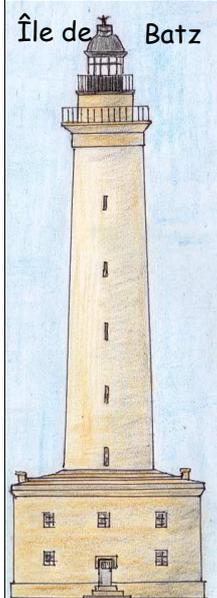
## Étiez-vous seul dans les phares ?

Non, jamais, sauf à l'île de Batz à la fin, mais c'était déjà très automatisé : le système d'allumage le soir, l'extinction le matin. Le phare s'allumait grâce à une cellule photosensible. Par contre, quand une lampe claquait, il fallait monter pour la changer.

## Fallait-il rester éveillé la nuit ?

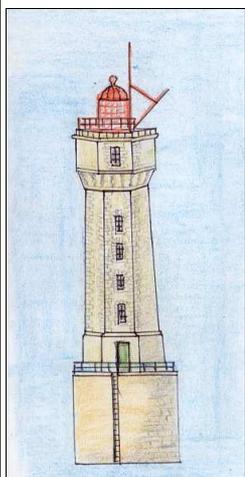
Sur l'île de Batz, j'étais assez libre dans la journée. Par contre, étant seul, je ne pouvais pas rester éveillé toute la nuit ! Je jetais un coup d'œil de temps en temps parce qu'il y avait quelques bouées au large à surveiller.  
Ensuite, il y a eu un système d'automatisation du feu. Celui de l'île de Batz a été un des premiers à être automatisé.  
La nuit, avant d'aller me coucher, je vérifiais que tout allait bien. Quand il y avait une panne, il y avait une sonnerie à la maison. Je me levais pour stopper la sonnerie, puis je voyais ce qui se passait. A la fin, s'il y avait une panne de secteur, je savais très bien que le groupe électrogène démarrait automatiquement.

Île de Batz



4 éclats blancs toutes les 25 secondes.

Île d'Ouessant



3 éclats rouges toutes les 15 secondes.

Île de Hoëdic



4 éclats blancs toutes les 15 secondes

Tu peux fabriquer un phare avec un tube en carton posé sur une boîte.  
Dans la boîte, tu mets une pile. En haut du tube, tu places une ampoule. Tu relies la pile et l'ampoule par deux fils électriques qui passent dans le tube.  
Si tu ajoutes un interrupteur, tu peux facilement inventer des codes.



Tu peux lire la [BTJ 26](#) « Gardien de phare en 1968 », la [BTJ activités 10.04](#) « Le musée des phares et des balises », le reportage de la [BTJ 410](#) « Le phare d'Alexandrie sous les flots? », et plus encore en allant sur Encycoop

