

La construction du phare

Est-ce son enfance passée chez sa grand-mère à "Etcheperdia" ou les courses effrénées dans l'escalier du phare, ouvert autrefois aux gamins du quartier par quelque gardien attentionné, qui a suscité chez Véronique Bouyssou de la Sota l'envie d'écrire un livre sur le phare ? Les deux certainement. Descendante d'armateurs basques, bien évidemment passionnée par la mer, elle a écrit une histoire très documentée sur "Le phare de Biarritz" aux éditions Atlantica. En voici quelques passages.



La ville mémoire

A lors que le port de Biarritz était resté voué à la pêche, le port de Bayonne connu, dès la fin du XVIII^e siècle, un important développement commercial. Le duc de Choiseul Stainville, secrétaire de la marine depuis 1761, avait confié aux services des Ponts et Chaussées, vers 1789, l'aménagement de différents ports de commerce, dont Bayonne et Saint-Jean-de-Luz. Cependant, les conditions d'éclairage de la côte n'avaient, quant à elles, pas été modifiées. Au début du siècle suivant, les "instructions nautiques" rappelaient, à propos du port de Bayonne, qu'il était "interdit d'y exécuter aucun mouvement pendant la nuit à moins de force majeure". C'est tout naturellement que des demandes et doléances devinrent plus pressantes pour l'établissement d'un phare qui facilitât la navigation dans ces parages ou pour la réalisation de quelques travaux, tels que l'exhaussement de la tour du port de Biarritz, voire, l'augmentation de sa capacité d'éclairage. Plaintes souvent adressées à la chambre de commerce de Bayonne.

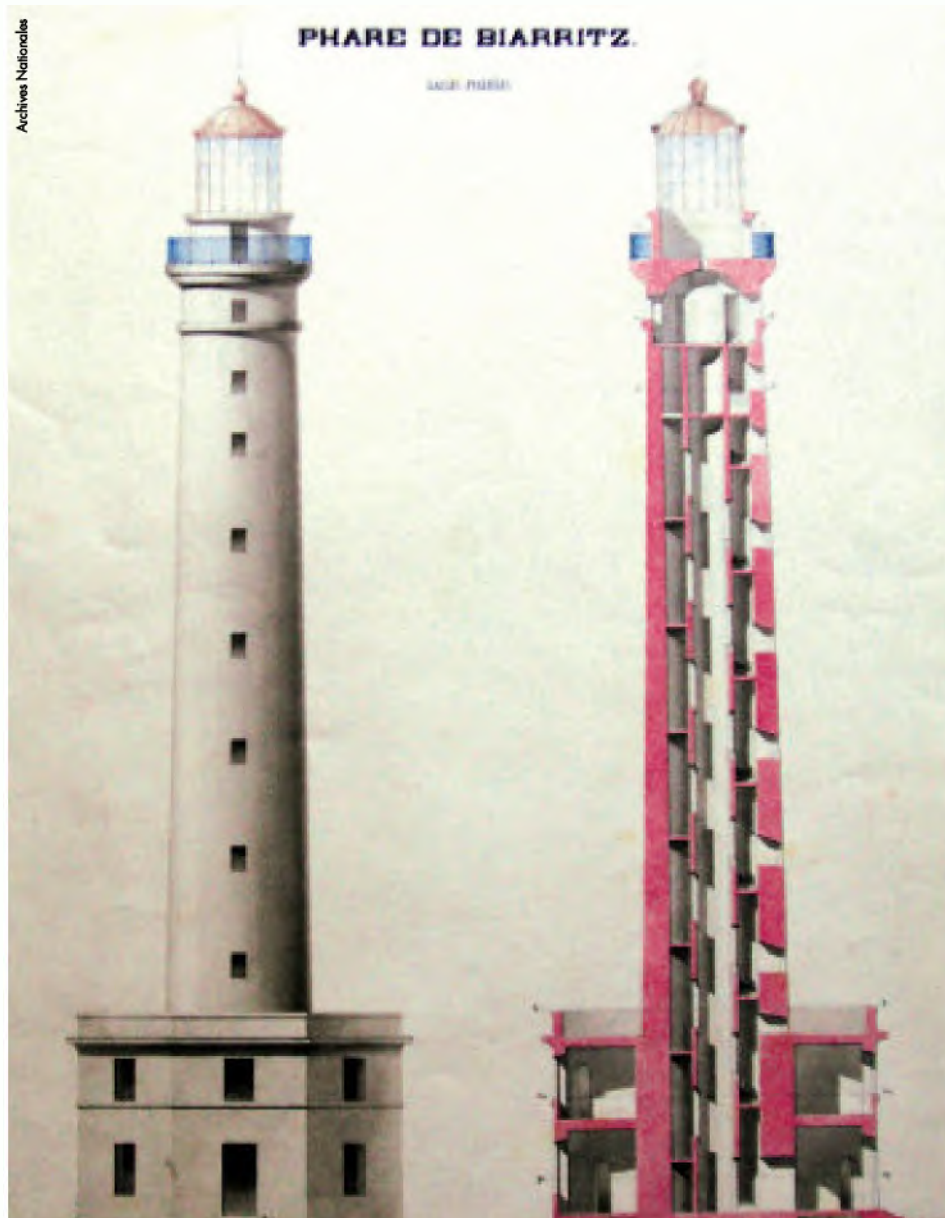
À cette époque, un ambitieux programme de balisage des côtes de France était à l'étude, doublé sinon précédé d'un travail de relevés hydrographiques dont le grand génie fut le célèbre Beautemps-Baupré, à la tête du corps des ingénieurs hydrographes créé en 1814. Ce travail, le long de la côte atlantique jusqu'à Bayonne, quelque peu perturbé par l'histoire mouvementée de l'époque, fut finalement terminé en 1826 [...]. Un état des lieux fut réalisé et une carte côtière dressée sur la Côte basque, indiquant la position et les caractéristiques des phares, fanaux et feux existants, avec les modifications à apporter pour améliorer la localisation du littoral la nuit. La Commission des phares publiait en 1825 ses conclusions pour le programme général d'éclairage, afin de mettre en place la ceinture lumineuse soutenue par le chevalier de Rossel et Augustin Fresnel, le long des côtes de France. Pour le golfe de Gascogne, deux phares de premier ordre à feux tournants étaient prévus : Cordouan et Biarritz. Entre eux, un feu fixe de troisième ordre au cap Ferret. C'était peu, mais justifié par la nature de la côte landaise, sans port ni ville. Ces dispositions furent par la suite souvent critiquées par les marins fréquentant ces parages. Plus tard, d'autres phares émergèrent des pins.

Une grotte sous le phare

À Biarritz, tout était mis en œuvre pour lancer les opérations, sur le plateau du cap Saint-Martin, position idéale tant pour le port de pêche que pour celui de Bayonne. M. Viennois, alors ingénieur de l'arrondissement, se chargea du projet et des devis. Son plan dressé en 1827 fut envoyé pour approbation à la direction des Ponts et Chaussées à Paris. Il n'avait rien de particulièrement exceptionnel et était conforme au plan-type dessiné et conseillé par Fresnel, ressemblant à d'autres édifices construits à la même période comme ceux de Belle-Île, Le Pilier, l'île d'Yeu Chassiron, cap Ferret, Saint-Mathieu :

Le phare fut construit au cap Saint-Martin, site idéal pour les ports de pêche de Biarritz et de commerce de Bayonne.

une base entourant un long fût cylindrique, une plateforme en encorbellement entourée d'une balustrade métallique pour supporter l'appareil et la lanterne [...] Le choix des matériaux ne parut pas être, contrairement à d'autres lieux, problématique. On choisit de bâtir en pierre, matière solide par excellence, dont les carrières proches de Bidache et de la Rhune étaient riches. L'entreprise Sorbé était désignée pour la construction. Le préfet des Basses-Pyrénées souhaita donner un lustre particulier à la pose de la première pierre, sur la suggestion de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en 1829 [...] Tout était prêt, enfin, en automne 1830. La campagne de travaux commença par la préparation des fondations. Il fallut s'attaquer au rocher formant le cap Saint-Martin. Il était prévu de pénétrer d'environ deux mètres. Lorsqu'on parvint à cette profondeur, l'ingénieur Viennois fut alerté par le bruit sourd qui se propageait sous la roche, à cet endroit et, par précaution, il décida de creuser encore. On découvrit que l'ouvrage allait reposer sur une grotte.



La construction du phare fut achevée en 1833. Sa longue carrière d'éclaireur de nuits débuta en février 1834.



En effet, après avoir descendu le niveau de presque un mètre, on aboutit dans une chambre spacieuse appartenant à un réseau souterrain et débouchant sur les excavations plus connues du pourtour du cap, où s'abritaient souvent les pêcheurs. Les fondations descendirent, en conséquence de 4,70 m [...] Trois ans plus tard, le 27 juillet 1833, M. Viennois pouvait écrire à M. Fresnel, ingénieur en chef et secrétaire de la Commission des phares de Paris : "La tour du phare de Biarritz est maintenant terminée ainsi que le soubassement de la lanterne. La pose de la galerie sera terminée ce soir, les ouvriers s'occupent du ragrément, aussi l'appareil arrivé on pourra immédiatement procéder à sa mise en place. La maison d'enceinte sort de terre. Pourriez-vous me fixer sur l'époque de l'arrivée de l'appareil afin de pouvoir prévenir M. Drouin entrepreneur de l'éclairage ?" Puis, le 19 octobre 1833 : "Monsieur, j'ai reçu toutes les caisses de l'appareil, elles sont actuellement au phare. Le mauvais temps me désole, tout est prêt pour un prompt achèvement des travaux et nous ne pouvons rien faire. Le rez-de-chaussée est terminé, nous en sommes aux voûtes et depuis quinze jours nous n'avons pu y mettre la main. Il nous faudrait

un mois de beau temps et il ne fait que pleuvoir." La tour était en quelque sorte la partie "facile" du travail, ses exigences étaient et sont toujours solidité et hauteur, ses fonctions élévations et support. Elle n'est qu'escalier et plate-forme. La partie inférieure octogonale, dite "maison d'enceinte", assurait une bonne emprise au sol permettant l'aménagement de magasins et de chambres pour les gardiens.

Maintenant, venaient la pose et le montage de la lanterne destinée à abriter l'appareil, élément clef du phare. Cette lanterne, dont le devis avait été approuvé dès novembre 1829, fut fabriquée par Albouy, entrepreneur de serrurerie, pesée pièce par pièce, avant expédition en juillet 1833 : 16 montants avec garniture en bronze, 1 223 kg, 16 soles en fonte avec garniture de plinthes et baguettes, 260 kg, 16 entretoises supérieures, 85 kg, 32 entretoises intermédiaires, 280 kg, 96 boulons et 32 vis, 32 kg [...] Son montage s'achevait déjà le 31 octobre 1833. En effet, M. Tabouret, conducteur de travaux aux célèbres établissements Soleil, écrivait alors à l'ingénieur en chef Augustin Fresnel que le plombier était sur le point de terminer les soudures des feuilles de la coupole [...] Il ajoutait qu'il avait scellé les montants au plomb et que le miroitier devait commencer le vitrage et masticage des glaces. Il avait aussi ouvert le trou de la voûte, mis en place le manchon et comptait monter sur la colonne une partie de l'armature tournante, avant de sceller le manchon pour vérifier que l'axe des lentilles correspondait bien au milieu du poteau du centre de la lanterne. Il annonçait la fin de son travail très proche et attendait les ordres pour l'allumage. Le 12 novembre 1833, M. Viennois informait son supérieur de "la mise en place du phare" et lui demandait de fixer la date de mise en usage [...]. Le phare de Biarritz commença sa longue carrière d'éclaireur de nuits en février 1834. 1

La lentille Fresnel

La lanterne, chapeau de verre et de plomb, n'est, bien qu'indispensable, qu'une protection. toute en transparence pour illuminer la nuit, elle abrite du vent et de la pluie la flamme dont l'incandescence est multipliée et envoyée au loin, à l'horizon marin, par les lentilles. Ces lentilles sont la fabuleuse invention d'Augustin Fresnel qui permit enfin, au XIX^e siècle, de résoudre le difficile problème de la diffusion de la lumière des phares. En effet, alors que les progrès stagnaient dans ce domaine, que certains inventeurs approchaient d'une solution sans jamais la matérialiser, Fresnel comprit l'efficacité d'une lentille plutôt que d'un réflecteur parabolique. Il eut surtout l'idée de faire ces lentilles à échelons, composés de plusieurs éléments de verre, taillés en prismes, collés sur des anneaux concentriques entourant "l'œil". Avec l'aide et l'ingéniosité d'un certain M. Soleil, au nom prédestiné, il réussit la réalisation de ces grandes lentilles. Les premières furent installées au phare de Cordouan en 1823. Dix ans après, Lichero, appareilleur, installait à Biarritz un appareil lenticulaire de premier ordre, tournant, avec feu à éclats longs blancs, toutes les trente secondes, produit par une optique à seize panneaux.

"Le phare de Biarritz", éditions Atlantica, 20 €