

Chroniques de Men Tensel

Incidents - Accidents - Construction du phare de Kéréon

Extraits du « Journal des travaux 1907-1916 » et divers auteurs

1906

- 7 août : premier débarquement sur la roche
- 8 août : deuxième débarquement - départ « très mouvementé »

1907

- 23 mai : « quitté avec difficulté » (1^{er} jour de travaux : 2 trous de scellement)
- 24 mai : « embarquement difficile »
- 25 mai : « manqué l'accostage par la violence du courant, partis en dérive » récupérés par le baliseur « Léon Bourdelles »
- 28 mai : « nous avons glissé, tombé à la renverse, continué à glisser jusqu'à l'eau, puis le canot comprimé par le remous (...) nous a comprimé les jambes ».
- 25 août : « Le « Léon Bourdelles », amarré sur le corps-mort au Nord, fait avec le courant violent de la marée, des embardées extraordinaire, qui font travailler l'itague à une puissance incalculable » → rupture du corps-mort.
(« c'est la première fois de notre vie que nous constatons semblable accident »)
- 28 août : « quitté à 1 h 45, nous étions tous mouillés et tous grelottants »
- 20 septembre : « travaux bien contrariés par les embruns venant du Nord-Est et qui nous ont tous mouillés »
 - le 22 septembre, l'Ingénieur est « obligé de garder le lit, étant trop souffrant »
 - le 23 septembre, l'Ingénieur, « impossible de se lever, trop de fièvre »
 - le 24 septembre, l'Ingénieur, « conservé le lit »...
 - le 25 septembre, « indépendamment de notre maladie, la campagne peut être considérée comme terminée »

1908

campagne commencée
le 9 avril

- 29 juin : « nous avons été victimes, ainsi que 10 hommes, d'un fort bain prolongé » (collision entre canot et baliseur dans les tourbillons de flot au nord-ouest de la roche)
« quelques uns ont remonté à la surface (...). Moi, j'ai eu l'ennui de rester sous une quille de roulis (...). Enfin, après une minute ou plus, à force de me battre, je me suis senti glisser et monter à une vitesse vertigineuse »
« Pendant ce temps, l'on avait pu recueillir 7 naufragés dont l'un à bout de forces avait la bouche pleine d'écume » (...)
« Enfin, après 30 minutes exactement de souffrance et d'angoisse, nous avons pu nous compter ».
« Nous avons eu une chance inespérée de nous sauver tous ».

Pas d'autre accident relaté pour cette campagne

1909 début le 22 février

- 7 avril : premier débarquement sur la roche
- 16 septembre : « le départ de la roche a été un peu mouvementé ; le dernier homme a été obligé de se jeter à l'eau pour que nous puissions le prendre ».
- 17 septembre : « notre grande chaloupe a beaucoup souffert lorsqu'elle a été lancée contre le rocher par une lame très forte dont nous n'avons pu nous défendre, enfin personne n'a été blessé ».
- 18 septembre : « le dernier marin s'est jeté à l'eau après s'être bien amarré ».

1910 début le 14 mars

- 10 avril : *Récit du conducteur CROUTON relatant le sauvetage des ouvriers pris au piège*
« (...) la mer déferle en énormes rouleaux. Bientôt la situation du personnel devient intenable et nous donnons l'ordre aux plus craintifs de monter dans les mâts mais bientôt les décharges de courant nous attaquent aussi par derrière. Le gardien de phare du Four, Kersaudy, est enlevé mais peut rattraper le milieu du palan d'un mât de charge (...). La peur a envahi tout le monde (...) Voyant notre situation désespérée, le Capitaine [du « Fresnel », baliseur] voulut s'avancer, mais le Fresnel, pris dans un remous, fut viré de bord, bout pour bout en un clin d'œil, donnant une bande de 40° au moins, tandis que le capitaine et les marins roulaient sur le pont ».
Finalement, ils sont récupérés mais :
« Quelle cause peut ainsi faire grossir la mer ? »
- 11 août : « départ assez précipité de la roche à 2 h du soir, la mer ayant grossi »
- 3 septembre : En faisant monter le treuil à pétrole, nous nous sommes fait coincer le genou... De plus, LE BORGNE François est tombé de la roche dans la chaloupe, tenant un sac de ciment dans les bras.

1911 début le 21 mars

- 8 juin : Le « Steredenn : vapeur de Brest adjoint au Fresnel »
« en s'occupant de faire monter les moellons du fond de la cale du « Steredenn » sur le pont du bateau, le gardien de phare du Four, KERSAUDY, reçut une forte pierre sur 3 doigts de la main droite, et qui lui enleva complètement les ongles de l'index et du majeur ».
- 15 juillet : « La mer ayant grossi à la marée basse, nous fûmes obligés de partir de la roche à l'aide du transporteur Temperley. Par suite de la rupture inopinée d'un linguet d'arrêt du treuil moteur, 2 hommes (Paul François et Le Borgne Saïc qui se trouvaient sur une élingue) ont été précipités à la mer de l'extrémité de la poutre, tombant ainsi d'une hauteur de 16 m (...). La violence de la chute les fit disparaître quelques instants, ils touchèrent le fond et revinrent à la surface où ils furent repêchés ».

- 17 octobre : ***Un accident mortel endeuille le chantier***
« J'avais donné l'ordre aux ouvriers de descendre dans la chaloupe pendant que, pour la dernière fois cette année, je faisais le tour de la roche (...).
(...) J'avais les pieds sur le 4^e échelon lorsque la barre du haut, sur laquelle j'avais les mains, se descella ainsi que les deux pierres dans lesquelles elle s'engageait et je fus entravé dans leur chute. C'est d'environ 11 mètres que je tombai et, par un véritable miracle, l'évitai la chaloupe où tous mes ouvriers m'attendaient. Je heurtai assez violemment les roches du fond et fus repêché et hâlé à bord ayant perdu connaissance. Malheureusement (...), une des pierres dans sa chute tomba sur un des manoeuvres et lui ouvrit le crâne. La mort fut instantanée. Le malheureux Prosper GUENNEGUES, âgé de 38 ans, laisse une veuve et 3 enfants. Par une douloureuse coïncidence, il était le soutien de sa belle-mère, paralytique, qui perdit son mari, noyé au phare du Four pendant l'exécution des travaux (Crouton).

1912 début le 4 avril

- 13 juin : En quittant Men Tensel, et sans que personne n'ait pu le pressentir, une lame sourde est entrée par l'arrière de l'Eugène Potron, qui était déchargé pourtant, coffrant le bateau jusqu'à la hauteur des pavois.
- 1^{er} juillet : Le manoeuvre Le Borgne François est tombé à la mer en accostant le phare.
- 17 juillet : Le mécanicien Caer, du « Potron », était descendu sur la roche pour couper, à l'aide du chalumeau oxhydrique, les barres de fer d'une colonne de ciment armé (...) et par suite de la production trop forte de gaz et de l'oubli commis de ne pas avoir ouvert les robinets de décharge, l'appareil à acétylène qui était glacé dans la citerne a éclaté, projetant le carbure avec une violence inouïe, dans les yeux de Caer.

1913 d'avril à octobre

Rien de signalé.
Hauteur du mât de charge à 38 m.
«le temps maintenu presque constamment beau pendant toute la campagne. Néanmoins, nous aurions pu encore obtenir de meilleurs résultats si ce n'eût été la brume qui souvent nous arrêta, et si les pierres de taille ne nous avaient constamment manqué ».

1914 début le 2 avril

Rien à signaler
« l'année 1914 a été une année exceptionnellement belle ». Notre campagne de travaux eût donné de très satisfaisants résultats si la guerre n'était venue l'interrompre. Sur les douze ouvriers travaillant durant la campagne 1914, la moitié est mobilisée.
A ce manque de main d'œuvre, s'ajoute la pénurie des matériaux, notamment le ciment de Portland, difficilement acheminé depuis Boulogne. Pour comble de malheur, les prix ne cessent de grimper, ce qui oblige d'Administration à augmenter les crédits alloués au chantier. Jamais un phare français n'aura coûté aussi cher.

1915

- 11 mai : « L'ouvrier Quéré, chargé de la manoeuvre du treuil électrique, a été incommodé par les gaz d'essence dégagés par le moteur du groupe électrogène jusqu'à complet évanouissement. Après un quart d'heure, il a été ranimé ».
- 24 mai : « Le manoeuvre Vénégues, en décrochant une élinguée de sable, a eu le pouce gauche pris entre le croc et l'élingue ».
- 25 mai : « Le matelot Person, de service dans la chaloupe, en voulant accrocher sa gaffe dans un échelon de l'échelle du phare, a glissé et est tombé à la mer d'où il a été retiré quelques instants après ».

1916début le 1^{er} avril

- 1^{er} mai : « Nota : une équipe de 12 ouvriers, composée de deux cimentiers, deux tailleurs de pierre, cinq massons et trois manoeuvres ont été laissés en permanence au phare ».
- 7 août : Installation de la potence de débarquement des gardiens au changement de service.
- 23 octobre : Premier essai de fonctionnement du signal sonore.

Malgré toutes les difficultés, le chantier est conduit à son terme, et le feu de Kéréon - un feu blanc à occultations avec un secteur rouge signalant les dangers - est allumé le 25 octobre 1916.
- 25 octobre : « Le feu de Men Tensel a été allumé et mis en service à partir de ce jour ».