

Le bâtisseur de l'île de Sein – Fernand CROUTON



Par Jacques Blanken – Pourquoi l'école et la rue principale de l'île de Sein portent-elles le nom de cet ingénieur des travaux publics entré dans l'Administration comme simple commis ? Parce qu'elle lui doit d'avoir contribué à la mettre à l'abri des assauts de la mer. **Fernand Crouton** a aussi participé à la construction des tourelles de l'Iroise, des phares de Kéréon, de la Jument et de nombre d'autres établissements érigés durant la première moitié du XXe siècle.

Dans mon service, c'est particulièrement l'île de Sein qui m'intéressait le plus. Est-ce parce que j'y ai passé mes premières années de mariage ? Est-ce parce que mon fils y est né ? Ce sont déjà deux bonnes raisons, mais je crois cependant que ce qui m'y a le plus attaché, c'est la sympathie de sa population. » Ainsi s'achève la lettre de remerciement adressée le 15 janvier 1941 par Fernand Crouton à M. Guilcher, le maire de Sein, qui venait de lui annoncer l'intention de la municipalité de donner son nom à la rue principale de l'île. L'heure de la retraite avait alors sonné pour l'ingénieur des travaux publics d'État, qui avouait dans cette même lettre « abandonner avec un serrement de cœur à un successeur son service qu'il aimait tant ».

Né à La Rochelle le 20 février 1881, **Fernand Crouton** entre à l'École nationale professionnelle de Vierzon, établissement fondé en 1886 et très réputé dans l'industrie. Diplômé à dix-sept ans, le « vierzart » – surnom des élèves de cette institution – devient dessinateur à la Compagnie des tramways à vapeur du Loir-et-Cher, puis à la Chefferie du génie militaire de La Rochelle, avant de poser sa candidature aux Ponts et Chaussées. Il y est admis comme commis stagiaire en 1901, puis est élevé sur concours au grade de conducteur après une formation à l'École des travaux publics d'Eyrolles.

Se jouer des éléments dans des parages infernaux

Il a vingt-cinq ans lorsque, par un beau matin de mai 1906, il débarque à l'île de Sein. En accostant le quai de la Poste, il ne manque sans doute pas d'apprécier, en connaisseur, le bel appareillage de ses moellons de granit. Car l'ancien « commis à la résidence de La Rochelle », qui vient d'être « nommé au grade de conducteur à l'occasion de son envoi dans le Finistère », ne débarque pas à Sein en touriste, mais pour y travailler. Il est alors affecté à la subdivision de Brest, et sa mission va consister à « seconder l'ingénieur pour les opérations de construction des tourelles-balises sur les récifs non encore signalés des îles de Sein, Molène et Ouessant, [...] un poste qui demande des qualités tout exceptionnelles et notamment une endurance à la mer et un courage bien éprouvés ».



Fernand Crouton en 1923, dans la benne du va-et-vient du Nividic dont il conduit les travaux. Entamée en 1912, cette tour-balise en béton, érigée sur un écueil à l'Ouest de l'île d'Ouessant, sera achevée en 1930. © coll. Daniel Crouton/albums

En 1906, lorsqu'il débarque à Sein, l'île ressemble à un tas de sable et de galets d'où émergent çà et là quelques gros cailloux. Les maisons du village sont si serrées qu'elles paraissent faire corps pour mieux résister aux assauts de la mer... à l'image des habitants si l'on en croit le portrait qu'en brosse *l'Almanach du marin breton* : « À plusieurs points de vue, les îliens sont, certes, fort intéressants à étudier. Jouissant d'un tempérament nerveux et extrêmement résistant, doués d'une nature intelligente et avides d'apprendre, les pêcheurs de Sein sont des marins habiles et audacieux, qui passent leur vie à se jouer des éléments dans ces parages infernaux. »

Ici en effet, les courants sont d'une violence inouïe et les écueils de la chaussée et du raz de Sein d'autant plus redoutés qu'ils sont encore insuffisamment balisés. Outre le grand phare de l'île inauguré dès 1839, deux feux éclairent le raz : celui de Tévenec achevé en 1875 et celui de la Vieille allumé en 1887, que les îliens nomment encore *Gorlébella* (« la roche la plus éloignée »). Mais à une encablure dans le Sud-Ouest de ce phare, la Plate, une roche qui couvre à mi-marée, n'est pas encore éclairée. Plus près de l'île, au Nord-Est du village, le Nerroth qui émerge devant le port est hérissé d'une pyramide blanche permettant de prendre l'alignement du chenal. En revanche, dans l'Est-Sud-Est de l'île, à l'extrémité de la chaussée du Pont-des-Chats, une roche appelée *Ar C'haz* (« Le Chat »), qui émerge de 6,80 mètres, n'est pas éclairée et constitue donc un grand danger pour la navigation de nuit.

En finir avec l'interminable chantier de la Plate

La première tâche de Fernand Crouton sera d'achever la tour-balise de la Plate dont la construction s'éternise. En effet, la décision d'allumer un feu permanent sur ce rocher remonte au 5 juin 1886. L'érection d'une tourelle commence l'année suivante. Quatre ans plus tard la base en moellons ancrée à la roche à l'aide de barres de fer s'élève de 2,75 mètres. Les travaux reprennent après cinq ans d'interruption, le vapeur des Ponts et Chaussées ayant été pris ailleurs. Sur la base en maçonnerie, on coule un tronc de pyramide octogonale en ciment de Portland. La tourelle est presque achevée quand, le 4 décembre 1896, elle est décapitée lors d'une tempête ; un navire, égaré en raison de l'extinction momentanée du feu de

la Vieille, l'aurait heurtée. On entreprend aussitôt de reconstruire l'édifice, sur une base élargie. Commencée en 1897, cette nouvelle tour de 12 mètres de haut ne sera achevée que douze ans plus tard, notamment en raison de la concurrence d'autres chantiers, plusieurs balises étant alors en construction dans l'Iroise, sans parler de la consolidation du phare d'Armen.

Ce sont donc les quatre dernières années du chantier interminable de la Plate que va vivre Fernand Crouton. Ce feu est allumé le 31 août 1911. Il aura coûté la somme – jugée exorbitante par l'Administration – de 160 000 francs.

Ce chantier très prenant de la Plate obligera le conducteur à faire de longs séjours à l'île de Sein. Dès la première année de son mariage – le 6 octobre 1908, il a épousé une demoiselle Miqueau à Guilers, commune de la région brestoise dont elle est originaire –, il vient ainsi s'installer avec son épouse au Grand Monarque, la résidence des Ponts et Chaussées où sont aussi hébergés les gardiens du phare d'Armen. Leur premier enfant naîtra d'ailleurs à l'île de Sein.

Kéréon : de la tourelle en béton au « palace » le plus cher du littoral

Après la Plate, le grand chantier que Fernand Crouton va diriger sera celui de Kéréon, qui prendra une ampleur imprévue. Au départ, le 17 juin 1907, la commission des Phares autorise la construction d'une simple tourelle en béton sur Men-Tensel, la « Roche-Hargneuse » au Sud-Est de l'île d'Ouessant, dans le redoutable passage du Fromveur. Deux ans plus tard, quand le conducteur Crouton prend la relève du sous-ingénieur Le Corvaisier – gravement malade – sur ce chantier, le soubassement est achevé et l'Administration décide d'y bâtir un phare de 30 mètres avec un feu automatique. C'est ce à quoi s'emploient les maçons lorsque le projet est une nouvelle fois modifié suite à la générosité d'un mécène. Pour honorer la mémoire de son grand-oncle Charles-Marie Le Dall de Kéréon, guillotiné à dix-neuf ans pendant la Révolution, Mme Jules Le Baudry offre 585 000 francs pour construire un phare sur Men-Tensel à condition qu'il porte le nom de son parent. Les ingénieurs se remettent aussitôt au travail et dessinent, en lieu et place de la tourelle, le grand phare habité que ce don autorise. Une aubaine pour Fernand Crouton.



Le chantier du phare de Kéréon sur la « roche hargneuse », au Sud-Est de l'île d'Ouessant. Fernand Crouton conduira les travaux à partir de 1909 et faillira y laisser la vie deux ans plus tard. Entre-temps, un mécène s'est manifesté, qui a conduit à modifier le projet : la tourelle en béton à feu automatique initialement programmée va se métamorphoser en un phare habité en pierres de taille. © DDE 29

Mais le métier n'est pas sans risques. Le 10 avril 1910, alors que le conducteur et ses ouvriers travaillent sur le chantier de Kéréon, le vent se lève, interdisant à la chaloupe d'accoster le rocher sous peine de s'y briser. La mer monte et va bientôt recouvrir la base de la tour. « Nous ne pouvons plus avoir qu'une chance de salut, rapporte Fernand Crouton, celle de nous jeter à la mer lorsqu'une lame recouvrira les roches de la base... Aidés des plus hardis, nous réussissons à envoyer un filin faisant va-et-vient avec la chaloupe qui se trouve dans les remous de la roche, sur la bouée. Puis, nous étant amarrés au-dessus de notre ceinture de sauvetage, nous nous jetons à la mer les uns après les autres. Amenés par les hommes du canot, roulés par les remous, nous arrivons tous sains et saufs. »

L'année suivante, en octobre 1911, alors que les hommes l'attendent dans la chaloupe au pied du soubassement, Fernand Crouton, après une ultime inspection du chantier, descend à son tour lorsqu'une pierre retenant le premier échelon de fer se descelle. Précipité dans le vide, le conducteur fait une chute de 11 mètres et tombe tout près de la chaloupe dans 1 mètre d'eau, tandis que la pierre descellée s'écrase sur le crâne d'un manoeuvre de trente-huit ans. Prosper Guenegues meurt sur le coup, laissant une veuve et trois enfants. Inconscient, le conducteur est remonté dans la chaloupe à l'aide d'une gaffe et il faudra près d'une heure – « à lui tirer la langue » – pour le ramener à la vie.

Ensuite, c'est la Grande Guerre qui vient perturber le chantier. Fernand Crouton se plaint du manque de maçons : la moitié de ses hommes sont mobilisés. Il déplore aussi les difficultés d'approvisionnement des matériaux, comme le ciment importé de Boulogne, et leur coût de plus en plus élevé. Allumé le 25 octobre 1916, le phare de Kéréon aura finalement coûté 975 000 francs, ce qui en fait l'établissement le plus onéreux du pays. Mais aussi l'un des plus beaux. Surnommé « le palace », Kéréon s'enorgueillit d'un magnifique parquet en marqueterie et de lambris en chêne de Hongrie.

Consolider la Jument dont les murs se lézardent

Pendant l'édification de Kéréon, Fernand Crouton supervise aussi d'autres chantiers autour d'Ouessant. À partir de 1912, il participe aux premiers travaux d'établissement du « phare-robot » électrique du Nividic, à l'Ouest de l'île. Il reviendra souvent sur ce chantier long et difficile, notamment dans les années 1923-1924. La roche est si peu accessible que l'on décide – ce serait une idée de Fernand Crouton – de bâtir des pylones entre l'île et le phare pour porter un câble électrique reliant la centrale du Créac'h au Nividic. Cette voie aérienne permettra aussi d'installer un téléphérique pour acheminer les techniciens. Célébré comme le *nec plus ultra* de la technologie, le Nividic sera allumé en 1936 après vingt-quatre ans d'efforts.



L'équipe ouvrière de l'île de Sein. Les femmes travaillent autant que les hommes, mais sont payées deux fois moins. © coll. Daniel Crouton/albums Fernand Crouton

En 1914, c'est la tourelle en béton de Men-Corn, à l'entrée de la baie du Stiff qu'il faut bâtir, la précédente ayant été emportée par une tempête. Après la guerre, Fernand Crouton travaille aussi sur le chantier de consolidation du phare de la Jument, à l'entrée du Fromveur. Ce feu est allumé depuis le 15 octobre 1911, soit sept mois après le délai imposé par Charles-Eugène Potron, ce dernier ayant exigé que le phare pour la construction duquel il a fait un legs de 400 000 francs

soit achevé sept ans après son décès. Il a donc fallu aller vite, trop vite pour bâtir un édifice suffisamment solide. Dans la tempête, la tour tremble, la cuve de la lanterne perd son mercure, les murs se lézardent. Il faut élargir le soubassement, cuirasser de béton le fût en maçonnerie. Dix ans de travaux ! Et encore, la forteresse de la Jument devra-t-elle être encore renforcée en 1934 à l'aide de trois câbles d'acier chargés d'ancrer le bâtiment à son rocher.

Fernand Crouton dirige également l'édification de la nouvelle tourelle en béton armé des Trois-Pierres, à Molène. Commencée en 1921, cette balise est allumée en 1923. Pour l'heure, il n'est plus appelé « conducteur », l'Administration ayant remplacé ce terme par celui d'« ingénieur des travaux publics d'État » ; le 29 juin 1920, il passe ainsi « ingénieur tpe de 4e classe ». C'est alors qu'il revient à l'île de Sein, où il va désormais entreprendre de grands travaux visant à améliorer la sécurité du port et de l'île restés à la merci de la colère des flots.

Le port de Sein : un mauvais abri parfois très fréquenté

Des aménagements d'autant plus nécessaires que ce havre médiocre est parfois très fréquenté, comme en témoigne *l'Almanach du marin Breton* : « Plus de cent cinquante bateaux de Douarnenez et de Camaret ont été heureux de pouvoir s'y réfugier dans un coup de temps subit ; et bien des caboteurs s'y abritent par certains vents pour attendre une embellie, ou pour réparer des avaries. » Par ailleurs, à la saison des crustacés, il n'est pas rare de voir cinquante à quatre-vingts bateaux visiteurs s'entasser dans ce port dont la flotte locale compte déjà une soixantaine d'unités.



Ce chantier sera clos le 8 juin 1932. © coll. Daniel Crouton/albums Fernand Crouton

Or les installations portuaires sont encore relativement rudimentaires. Le môle du Rohic, orienté Nord-Sud et bâti au milieu du siècle précédent, mesure 30 mètres de long et 4 mètres de large. En 1875, on lui a adjoint une cale perpendiculaire large de 5 mètres pour faciliter le chargement des pierres nécessaires à la construction des phares d'Armen et de la Vieille. Par ailleurs, après le raz-de-marée de 1866, on a construit trois digues en maçonnerie : celles du Korréjou (535 mètres) et de Porzh-Kaïg (340 mètres) terminées en 1875, et celle de Kiliaourou (310 mètres) achevée quatre ans plus tard. Ce dispositif de défense sera complété au tournant du siècle par un môle de 85 mètres, inauguré en septembre 1900.

La commune a d'ailleurs dû constamment ferrailer avec l'État pour obtenir l'argent nécessaire au financement de ces travaux. C'est ainsi qu'en 1873 le conseil municipal a écrit au ministre de la Marine pour réclamer le rétablissement d'une subvention annuelle de 2 000 francs « accordée aux femmes de l'île pour le transport des matériaux nécessaires à la construction des môles de protection pour notre port dans les tempêtes et de défense contre l'envahissement continu de la mer ». Et les pétitionnaires d'ajouter, sans ironie mais non sans malice, que « dans cette espèce de travail, les femmes de cette île, habituées constamment à porter sur la tête, rivalisent pour le moins avec les hommes et coûtent pour leur journée la moitié moins cher ».

Obtenus de haute lutte, ces ouvrages en maçonnerie n'en restent pas moins trop fragiles pour s'opposer durablement à l'assaut des tempêtes d'hiver. Quand Fernand Crouton débarque à Sein, ces digues par endroits délabrées ne constituent plus un rempart suffisant contre les vagues. Chacun le sait, mais il faut attendre la grande tempête de janvier 1924, qui

coupe littéralement l'île en deux, pour que l'on se décide enfin à agir. Dans un premier temps, l'Administration préconise l'évacuation pure et simple de l'île, ce que refusent les Sénans, bien entendu. Le calme revenu, l'État accepte enfin de financer de grands travaux. Ce sera l'œuvre de l'ingénieur Crouton.

Des digues en béton contre l'assaut de la houle

La première urgence est de protéger le port des vents de Nord à Nord-Est. On commence donc par faire la grande digue de Roc'h-Piguet. Cet ouvrage en maçonnerie et béton armé, de section parabolique, orienté Nord-Ouest-Sud-Est, haut de 5 mètres et long de 314 mètres, est terminé en 1929. Cette digue rejoint celle de Kiliaourou, qui est renforcée par une section trapézoïdale longue de 75 mètres, haute de 7 mètres et orientée Nord-Est-Sud-Ouest. Grâce à cet ensemble, le port est désormais abrité de la houle !

Dans le même temps, l'ingénieur procède au remodelage de la digue de Porzh-Kaïg que la mer a sérieusement déchaussée. Désormais, une base incurvée en béton réfléchira les vagues. Autres travaux conduits par Fernand Crouton entre 1930 et 1936 : le prolongement de la cale de la Poste et la construction entre celle-ci et le môle d'un terre-plein de 3 500 mètres carrés. Enfin, pour sécuriser le phare, menacé par le recul du trait de côte – plus de 20 mètres depuis 1885 –, Fernand Crouton construit devant le site un mur de 330 mètres de long.

Attaché à l'île de Sein et à ses habitants, Fernand Crouton obtient en 1929 l'autorisation de s'occuper aussi des travaux municipaux. La commune lui doit notamment ses toilettes publiques, la pompe de son puits, le bétonnage de ses ruelles et, depuis 1935, sa centrale électrique.

La bravoure d'un « récidiviste de l'impossible »

Le portrait de cet inlassable bâtisseur ne serait pas complet sans que soient évoquées ses qualités humaines et singulièrement sa bravoure de meneur d'hommes et de sauveteur inlassable. Dans un livre qui lui est dédié, intitulé *Les Hommes dans la tempête* et paru aux éditions de La Nouvelle Revue critique, Émile Condoyer qualifie Fernand Crouton de « récidiviste de l'impossible » et rappelle qu'il a contribué au sauvetage des naufragés du *Noordwijk* en 1908, du *Seirak-Bat* en 1909 et du *Trane* en 1924.



Transfert d'une équipe d'iliens par le téléphérique de la digue de Roc'h-Piguet. © coll. Daniel Crouton/albums Fernand Crouton

Sa hiérarchie le donne aussi en exemple dans cet éloge d'un serviteur zélé du bien public : « Chargé d'un service de balisage qui comporte des risques exceptionnels, où il a conquis, par son mérite et son courage, de magnifiques états de service, [Fernand Crouton] a participé à de nombreux sauvetages et a été victime, à plusieurs reprises, d'accidents graves. Il n'a pas craint de s'exposer dangereusement les 11 février et 1er mars [1926] derniers en accostant au phare de la Vieille au milieu des brisants, pour secourir les gardiens et veiller à l'état du feu. » On peut aussi rappeler son débarquement dans la tempête sur le phare d'Armen le 19 décembre 1923, au lendemain d'un incendie, afin de porter assistance aux trois gardiens miraculeusement épargnés par les flammes. Ces actions lui vaudront de nombreuses distinctions, dont la Légion d'honneur, une médaille d'or du sauvetage en 1927 et une plaque en argent de la Fondation Carnégie pour « dévouement au péril de la vie ».

L'heure de la retraite venue, Fernand Crouton demeure à Brest, jusqu'à ce que les bombardements le contraignent à se réfugier à Morlaix. C'est là qu'il s'éteint, le 28 mai 1946, mais il sera inhumé dans la Cité du Ponant, le port d'où il avait rayonné sur tant de chantiers.

Sources : Archives de l'île de Sein. Archives nationales. Collection iconographique Daniel Courton.

Remerciements : à M. Kerloc'h (maire de l'île de Sein) et son épouse, à Daniel Courton (petit-fils de Fernand Crouton) et à François Le Moal.