

Jean MALGORN

Une lumière s'est éteinte

André Nicolas

Avril 2015

Révision : novembre 2021

PROLOGUE

Cet article est la transcription de plusieurs entretiens que j'avais eus en février 2010 avec Jean Malgorn. Peu de temps auparavant, il s'était établi dans la coquette maison qu'il s'était fait bâtir pour la retraite paisible qu'il pensait passer à Ravagnon, à un petit kilomètre du bourg de Lilia. Hélas, le sort en décida autrement et la maladie l'emporta rapidement et bien trop tôt.

Jean, quelles sont tes origines ?

Je suis né à Ouessant en 1940 au village de Kermein. De là vient le surnom dont on m'a affublé, peut-être par commodité pour ne pas se tromper de personne. On m'appelle plus souvent Jean Kermein que Jean Malgorn, car il y avait plusieurs Jean Malgorn à Ouessant.

Mon père était marin de commerce comme beaucoup d'hommes d'Ouessant et ma mère exploitait une petite ferme sur l'île.

Et ta vie professionnelle ?

Comme beaucoup d'Ouessantins, j'ai navigué dans la marine marchande aux Messageries Maritimes de 1955 à 1965. J'avais commencé comme mousse et j'ai terminé comme second-maître timonier. Ce qui était une carrière plutôt honorable dans cette compagnie, car l'avancement était plutôt « bouché » à cette époque.

Cette carrière a été mise en sommeil par mon service militaire au Maroc, comme pompier sur la base aéronavale de Kénitra¹.

Je me suis marié en 1963. Mais, à l'époque, être marin de commerce consistait en embarquements longs pour des congés bien courts et j'en ai eu assez de l'éloignement presque permanent de ma famille. J'ai donc décidé de me reclasser vers un autre métier.

Après avoir négocié un congé sans solde avec les Messageries, j'ai donc cessé de naviguer au commerce et je suis entré aux « Phares & Balises » à vingt-cinq ans. Je ne partais pas vraiment à l'aventure ; je connaissais déjà un peu le milieu car des hommes de ma famille et de ma belle-famille en faisait déjà partie.

En fin d'année 1965, après avoir passé un test de connaissances et effectué un stage de familiarisation avec les machines au phare du Créach à Ouessant, je fus affecté comme auxiliaire du gardien titulaire au Toulinguet, en Camaret à l'extrémité de la presqu'île de Crozon. En fait, il s'agissait de remplacer durant un mois un gardien qui venait de partir en retraite.

Le remplacement a duré six mois ! Le Toulinguet était un phare dont l'équipement était tout simple. Il n'était même pas nécessaire d'être électromécanicien pour y être gardien. Après ce séjour dans ce phare, les « Ponts et Chaussées » où j'étais maintenant employé à plein temps m'ont utilisé quelques mois comme ouvrier de voirie sur l'île d'Ouessant, dans l'attente du concours d'entrée aux « Phares et Balises ».

Pour postuler à ce concours, il fallait d'abord faire un stage d'un an dans l'*enfer des gardiens de phares*. C'est ainsi que l'on nomme les phares isolés en mer. Ce stage comme gardien auxiliaire avait évidemment pour but de vérifier la vocation des futurs

¹ Ex-Port-Lyautey. Aujourd'hui, c'est une ville de 380000 habitants.

candidats pour le métier et leur aptitude à supporter l'isolement et, parfois la peur quand la mer gronde et vient se fracasser contre la tour du phare.

J'ai effectué ce stage à La Jument, ce qui a permis de confirmer que j'avais la vocation pour être gardien. Mais j'ai aussi compris que pour être titularisé dans un phare intéressant, il fallait que j'améliore ma formation et que je devienne électromécanicien car je n'avais qu'une formation de matelot au commerce.

Je me suis donc inscrit au concours d'entrée au cours des électromécaniciens des « Phares et Balises ». J'ai passé l'examen avec succès et je suis entré à l'école de Brest ; il y avait une autre école du même type à Saint-Nazaire. Le cours durait dix-huit mois. Nous y étions à quatorze ou quinze élèves.

À la fin du cours, l'affectation était au choix, selon le rang de sortie. Pour moi, j'ai choisi La Jument qui n'était pas, et de loin, le phare le plus facile mais je le connaissais déjà. En plus j'avais une sorte de pacte moral avec mon ancien patron des « Ponts et Chaussées ». Il m'avait dit un jour : « Que tu sois premier ou dernier, je te réserve La Jument, car tu le veux », et j'ai été rapidement titularisé gardien dans ce phare, dès 1969 !



La Jument est un phare isolé en mer, à un peu plus d'un mille dans le sud-ouest d'Ouessant. Il est considéré comme étant l'un des plus durs; il bouge beaucoup parce son accroche par barres de fer sur la roche avait dû être reprise en utilisant des vérins car le scellement d'origine avait lâché. En plus il est très exposé aux tempêtes de suroît, ce qui fait que les relèves peuvent y être très dangereuses, en cas de mer forte.

Dans les tout débuts de cette affectation, je me souviens d'une tempête impressionnante qui avait fait voler en éclats les vitres, épaisses de sept millimètres.

Heureusement, nous

dispositions d'un stock de panneaux de bois destinés à des travaux qui étaient en prévision. Nous les avons utilisés pour remplacer les vitres.

Il a fallu avertir Radio-Conquet pour diffuser un AVURNAV² car les caractéristiques du feu à trois éclats rouges toutes les quinze secondes, avaient naturellement changé. Pendant cinq ou six jours, la tempête a fait rage et aucun accostage n'était possible pour apporter de quoi réparer. Évidemment, nous ressentions certaines inquiétudes mais chacun cachait ses craintes d'être emporté en même temps que le phare. Depuis cette épreuve, j'ai toujours dormi la fenêtre ouverte, même à terre.

Pendant des jours, nous nous sommes relayés pour conserver la lampe allumée, et lutter contre les courants d'air permanents qui menaçaient de l'éteindre. À cette époque, la technique n'avait pas évolué depuis 1911, année de la mise en service du phare ; la lampe était toujours une lampe à pétrole. Le pétrole était contenu dans une cuve de deux mille deux cents litres que nous avions sous les pieds.

Vers 1970, le système a été modernisé. La corne à brume a été remplacée par des vibrateurs plus économes en énergie. Des groupes électrogènes alimentant des batteries nous ont permis d'avoir l'électricité et même la télévision, mais la lampe continuait à fonctionner au pétrole, avec un brûleur qui demandait une veille attentive et une certaine expérience pour éviter de gros ennuis techniques et assurer la sécurité des navigateurs.

En dehors de nos quarts de veille, nous devions entretenir les installations intérieures du phare, comme l'optique de la lampe, essentielle pour le bon fonctionnement de la source lumineuse. Nous aurions pu aussi participer au concours de la meilleure ménagère ; les cuivres étaient conservés briqués, astiqués, cirés, et en plus notre cuisine était plutôt bonne !

Durant les heures de loisir, surtout dans l'après-midi, je bricolais beaucoup : une de mes occupations favorites était de mettre des bateaux en bouteilles. Je réparais aussi des vélos que l'on me confiait lors de ma *montée* au phare. À la fin du séjour, les machines avaient été nettoyées, repeintes et graissées jusqu'à la moindre bille de roulement, à la plus grande satisfaction du propriétaire qui se retrouvait avec un vélo à l'état neuf lors de ma *descente* à terre.

Parfois aussi, nous pêchions pour améliorer l'ordinaire. Le ravitaillement arrivait avec les relèves, mais il fallait être prévoyant à cause du mauvais temps, toujours possible, qui pouvait les décaler de plusieurs jours, voire de quelques semaines. Nous avions un congélateur fonctionnant au pétrole. Cependant pour assurer le ravitaillement, nous avions pris l'habitude de saler et de stocker nos surplus dans des charniers. Après un dessalage d'environ 24 heures, ceci nous procurait du poisson aussi succulent, et même meilleur que du poisson frais.

Ces années-là, notre système normal de rotations était de vingt jours au phare et de dix jours de repos à terre. Mais en fait, la relève n'était jamais garantie car elle dépendait

2 Avis urgent aux navigateurs.

beaucoup des conditions de mer. Il est arrivé souvent que la liaison entre la vedette de relève et le phare soit assez acrobatique. Une fois, j'ai eu une chance inouïe. Le câble du système de va-et-vient s'est rompu et j'ai fait une chute de 17 mètres. Heureusement que je suis tombé dans l'eau et pas sur les rochers ! J'étais bon nageur, comme cela était obligatoire pour tous les gardiens de phares, le temps était beau et l'équipage m'a assez facilement récupéré après que je sois passé sous la vedette.

Je suis resté en tout neuf ans à La Jument. Plusieurs fois, après des tempêtes particulièrement violentes, je me suis dit que je ne remonterai plus jamais dans cette tour inquiétante. Mais au bout d'une semaine à la maison, tout était déjà oublié et l'envie de reprendre le chemin du phare me reprenait.

En fait, je crois que j'aimais bien la solitude et cette impression de me sentir presque seul en mer, tout en étant responsable de la sécurité des navigateurs et libre comme un goéland, en même temps.

Jean, comment as-tu fait ton « trou » à Plouguerneau ?

En 1976, je fus nommé à l'Île Vierge dans ce que nous appelons le *purgatoire des gardiens de phares*, parce que c'est un phare situé sur une île, mais avec des relèves assurées aux dates prévues. La troisième catégorie des phares, c'est le *paradis des gardiens de phares*. Ce sont les phares implantés à terre. Mais, pour moi, La Vierge c'était déjà le paradis !

En fait, j'avais d'autres phares que celui de l'Île Vierge au choix, et j'aurais pu être affecté ailleurs. Mais ce site avait immédiatement fait l'unanimité dans ma famille et nous nous y sommes installés.

Je pense que nous avons eu un peu de mal à nous intégrer à la population locale car nous étions un peu des *étrangers* qui venaient d'Ouessant.

Finalement, grâce aux copains que mes enfants se sont faits à l'école et aux autres gardiens de phare, tous Ouessantins, nous avons fait notre *trou*, avec bonheur dans ce pays. Je pensais y rester peut-être trois ans. Finalement j'y suis resté vingt-huit ans, jusqu'à la fin de ma carrière !

Ma première montée au phare fut pour moi une surprise. Un dénommé François, géomnier et paysan, était chargé de me transporter vers l'île. Il vint me prendre en tracteur remorquant un canot de quatre mètres cinquante. Je pensais que c'était l'annexe de la vedette qui allait me traverser. Et bien non !

En reculant sur la plage, le tracteur mit le canot à l'eau, et vogue vers l'Île Vierge !

Je me suis dit que les gardiens de phares étaient devenus des paysans et j'en ris encore. J'ignorais à ce moment que pour les gros coefficients de marée, la traversée pouvait se

faire presque à pied-sec, à marée basse.

Le phare de La Vierge est un des plus hauts d'Europe, avec une portée de vingt-sept milles. Il avait été électrifié grâce à des éoliennes couplées à des groupes électrogènes en 1965, et cela m'a permis de me familiariser avec l'électromécanique que j'avais étudiée à l'école des « Phares et Balises ».

L'heure d'allumage de la lampe variait tous les deux ou trois jours, suivant le coucher du soleil. Parfois, il fallait anticiper quand la visibilité devenait mauvaise à cause du brouillard, mais tout était bien réglementé depuis longtemps. En fait, la grosse difficulté était l'épreuve sportive que consistait l'ascension des trois cent quatre dix-sept marches pour allumer la lampe.

La véritable corvée était le remplissage des cuves à gas-oil de deux mille litres ! Le bateau ravitailleur déposait des dizaines de bidons de cinquante litres sur la cale. De là nous devions les rouler vers le phare, et ensuite les transvaser à l'aide d'une pompe manuelle pour remplir la cuve.

En cas de *claquage* de la lampe de trois kilowatts en pleine nuit, une alarme avertissait le gardien de quart. Il devait la remplacer, pendant que son coéquipier vérifiait le tableau électrique situé dans le bâtiment sous l'ancien phare. Nous communiquions par un petit téléphone à piles. Au bout de vingt minutes, si la panne n'était pas réparée, nous devions avertir Conquet-Radio, et plus tard le Cross-Corsen, pour qu'ils émettent un avis aux navigateurs et les avertir de l'indisponibilité du signal du phare.

À cause de sa hauteur, malgré toutes les protections paratonnerres dont il dispose, ce monument sur l'Île Vierge est un véritable appât pour la foudre, mais je n'ai jamais eu vraiment de gros problèmes à cause de cela. La plus grosse panne qu'il a fallu régler se produisit un dimanche matin quand tout le réseau électrique avait sauté.

On n'avait même plus le téléphone et nous étions donc incapables de communiquer avec l'assistance technique basée à Brest. Les groupes électrogènes étaient neufs. Ils venaient d'être installés et n'avaient pas encore été réellement testés. Nous n'avions pas même pas reçu les documents qui nous auraient facilité leur mise en route. Finalement, à force de réflexion, nous avons réussi à inhiber les sécurités qui empêchaient leur démarrage et à allumer la lampe avant la tombée de la nuit.

Le lendemain, lundi, des techniciens sont venus de Brest avec tout ce qui était nécessaire et tout est revenu dans l'ordre. Quant à nous, nous avons assumé notre mission : la sauvegarde de la vie humaine en mer !

Chaque nuit, il fallait faire trois rondes pour vérifier le fonctionnement du matériel : une à vingt-trois heures, une seconde à une heure du matin et la troisième à quatre heures. J'aimais ces longues veilles solitaires, mais surtout solidaires avec les équipages de quart sur leurs navires. A huit heures, un rapport téléphoné était transmis aux « Phares et Balises ». J'étais assez détendu quant à mon travail, mais toujours sur le qui-vive. Lorsque je n'étais pas de service, même dans mon sommeil, si je n'entendais pas le bruit de la porte de la chambre de mon équipier allant faire ses

rondes, je m'inquiétais.

En fait sur un phare, on ne dort jamais que d'un œil. Mais les phares se surveillent aussi mutuellement, car chacun est placé pour que son feu puisse être visible d'un autre. De La Vierge, on peut voir le Créach, Kéréon, le Four et, de l'autre côté, le phare de l'île de Batz. Chaque anomalie devait être immédiatement signalée à Conquet-Radio, ou au Cross-Corsen dès son entrée en service vers 1982.

En mars 1978, j'ai été témoin de la catastrophe causée par le naufrage de l' « Amoco Cadiz ». J'avais aperçu le navire en panne, puis le sauvetage de l'équipage. Portsall n'est qu'à quatorze kilomètres de l'Île Vierge, et j'étais de garde durant la soirée de l'événement. J'avais d'ailleurs prolongé ma veille à la radio, au cas où on aurait eu besoin de mes services.

L'Île Vierge a été touchée très vite par les nappes de pétrole et tout a été englué par cette huile noire et nauséabonde. Les militaires ne sont arrivés que deux semaines plus tard, car ils avaient sûrement d'autres priorités. Les oiseaux ont beaucoup souffert, surtout les perroquets de mer. Petit à petit la nature a tout nettoyé, mais quelques années plus tard, on trouvait encore des traces de pétrole sous les cailloux.

Peu à peu, le métier évoluait avec l'apparition de nouveaux appareils comme le radiophare émettant un signal toutes les six minutes³ qui s'inscrivait sur les écrans des radars des navires sous la forme de lettres en « morse » et qui leur donnait le relèvement du phare dans toutes les conditions de visibilité, bonne ou mauvaise.

Ensuite, tout s'est encore amélioré avec les systèmes de navigation satellitaires.

Et les loisirs durant les séjours à l'île Vierge ?

Pendant les heures où nous n'étions pas occupés au service et à l'entretien du phare, nous pouvions aller à la pêche et faire du jardinage et de l'élevage.

Un jour, j'ai souhaité relancer l'élevage du mouton sur l'île. Auparavant un ancien gardien en avait déjà élevé mais le cheptel avait périclité à cause de l'absence de croisement, puis la consanguinité entre les bêtes.

J'ai apporté du continent quatre brebis et un bélier, et l'élevage s'est mis à prospérer pour atteindre une quarantaine de bêtes en 2003.

Des moutons d'Ouessant sur l'Île Vierge !

Nous élevions aussi quelques poules et nous avons aménagé un jardin de mille cinq cents mètres carrés, où nous cultivions toutes sortes de légumes. Toutes ces

3 Le « RACON ». Souvenirs de l'auteur de l'article.

occupations permettaient d'améliorer l'ordinaire et, en fait, au phare nous mangions très bien car, isolés comme nous étions, la bonne nourriture est essentielle pour le moral. Nous cuisinions à tour de rôle, mon équipier et moi. Chacun avait plus ou moins ses spécialités. Pour moi, c'était surtout la soupe de poissons mais aussi les pommes boulangères dites « kermein », suivant mon surnom. D'ailleurs au phare, en plus de moi, la plupart de mes collègues étaient surnommés.



J'ai toujours eu un certain plaisir à cuisiner. C'est un peu une tradition chez les gardiens de phares. Mais je crains que cette tradition ne se perde car les jeunes gardiens auraient plutôt tendance à manger n'importe quoi et n'importe comment.

Je suis resté à La Vierge jusqu'en 2004. J'étais au taux maximum pour ma retraite depuis neuf ans, déjà, mais j'étais trop passionné par ce métier et, comme personne ne me poussait dehors, j'ai rallongé ma carrière.

Pas de regrets, Jean ?

Depuis mon arrivée à Plouguerneau, le métier avait beaucoup évolué.

En 1980, le système des rotations était passé à deux semaines au phare pour une semaine à terre ; ce qui en temps absolu par rapport au régime précédent n'avait pas varié. Seuls les séjours étaient plus courts. En fin de carrière, avec le régime des RTT, le rythme était passé à quinze jours au phare et quinze jours à terre.

Les équipes aussi ont changé. Depuis un certain temps déjà, le concours des électromécaniciens se passait au niveau national, avec souvent des candidats qui ne connaissent rien à la mer. Généralement ces gens ne restent pas longtemps dans les phares ; ils recherchent rapidement une mutation vers un poste à terre.

La mer fut et reste ma passion, mais je faisais partie des « Ponts et Chaussées », organisme de tutelle des « Phares et Balises ». Je n'étais donc plus marin, mais j'ai toujours alerté la station SNSM de l'Aber-Wrac'h – Plouguerneau, quand quelque chose ne me semblait pas très normal en mer. Des initiatives que j'ai trouvées peu reconnues par l'Administration !

Je suis d'ailleurs fier d'avoir, plusieurs fois du haut de mon phare, lancé des *mayday*⁴ qui, relayés à la SNSM, ont permis de sauver un certain nombre de vies humaines. En fait lorsque j'étais au phare, j'étais irrésistiblement attiré par le tour d'horizon à la jumelle : réflexe d'un ancien marin. Mes collègues étaient sans doute pareils !

Systématiquement, nous balayions l'horizon, même du côté de la terre. Je me rappelle d'une nuit où il y avait eu un incendie à l'usine Agrimer. Du sommet du phare, nous avons aperçu des flammes et appelé les pompiers, qui sont intervenus rapidement. En fait, il s'agissait d'un début d'incendie qui aurait pu être catastrophique si les pompiers n'étaient pas arrivés à temps, car je crois qu'il y avait une bonbonne de soixante-dix mètres cubes de gaz à proximité.

Un jour, je me suis retrouvé dans une situation un peu étonnante.

J'avais été proposé pour recevoir la médaille du Mérite Maritime car, durant ma carrière à l'Île Vierge, j'avais peut-être été à la base du sauvetage d'une mort presque certaine d'une trentaine de navigateurs.

Mais, je n'étais plus *marin* car j'appartenais aux « Ponts et Chaussées » et la distinction, pour laquelle j'avais été proposé par les « Phares et Balises » et le « Cross-Corsen », m'a été refusée au dernier moment, car je n'étais sans doute pas digne de la porter. Cela ne m'a pas empêché de conserver une vraie passion pour la mer ! C'est peut-être le fait d'avoir été marin de commerce.

Finalement, j'ai passé trente-neuf ans sur des phares en mer car les *paradis des phares*, les phares à terre, ne m'intéressaient pas.

De nos jours, la vie quotidienne dans les phares a beaucoup évolué. Tout d'abord, ils ont tous été électrifiés.

La Jument a fonctionné au pétrole jusqu'au début des années 1980. Comme machine, il y avait seulement un groupe moto-compresseur pour fournir l'air aux sirènes à brume. La viande de porc et le poisson pour la nourriture y était jusque-là conservée salée dans des charniers car il n'y avait pas de congélateur !

4 Expression internationale, venant du français « m'aider », utilisée en radio-téléphonie depuis les années 1920 pour signaler une détresse aérienne ou maritime.

Le grand phare de l'Île Vierge a été construit en 1902. Il remplaça le petit phare bâti en 1843, qui sert encore aujourd'hui de logement pour les gardiens et de locaux techniques.

Quand le grand phare fut électrifié, il est resté autonome pour l'énergie électrique. Il y a deux groupes électrogènes pour la lumière et deux moto-compresseurs pour les sirènes. L'entretien des moteurs est assuré par les gardiens pour la mécanique, l'électricité et même l'électronique. Le métier qui est devenu de plus en plus complexe nécessite beaucoup de stages de remise à niveau.

Aujourd'hui, en 2010, il y a toujours deux gardiens au phare de l'Île Vierge, mais ils n'y sont plus que pour quelques mois, paraît-il. Après, le phare deviendra totalement automatisé.

L'entretien des moteurs et du matériel est toujours effectué par les Phares et Balises mais est géré à partir du phare du Créach, où est aussi retransmise la détection automatique des pannes.

En 2002, la mairie de Plouguerneau a pris en charge la gestion des visites du phare et l'entretien courant, qui devrait normalement aussi comporter l'astiquage des cuivres et le balayage des locaux et de l'escalier.

Je ne suis pas sûr que cela soit assuré régulièrement.



~ Jean Malgorn et son domaine de l'île Vierge, vers 2005 ~

ÉPILOGUE

Jean ne m'a pas parlé des grèves qu'il a connues, presque en fin de carrière, sur le phare de l'île Vierge, pour accompagner les revendications de tous les gardiens français. Il était peut-être désabusé car il savait que la partie était perdue d'avance.

Ces mouvements sociaux étaient dus au mécontentement causé par l'automatisation galopante de l'outil de travail et la suppression de certains avantages en nature des gardiens, qui étaient justifiés par la spécificité de leur profession.

Ce furent les grèves du zèle de 1987 et 1989, puis de 1997. La sécurité des navigateurs a toujours été assurée ; le feu et sa corne à brume restaient en fonctionnement permanent 24 heures sur 24, raison pour laquelle la grève de 1997 fut surnommée *Son et Lumière*.

Jean Malgorn fit sa dernière rotation sur l'île Vierge en 2004.

Depuis octobre 2010, les derniers gardiens ont laissé la place aux mouettes et aux visiteurs. Devenu une figure de Plouguerneau, Jean a continué à conserver les souvenirs et l'esprit du Grand Phare, par ses témoignages et ses conférences. Le premier jour de l'été 2014, Jean *Kermein* est parti silencieusement rejoindre un autre monde.

Un Grand Monsieur nous a quitté avec toute la discrétion et la pudeur qui le caractérisaient !