

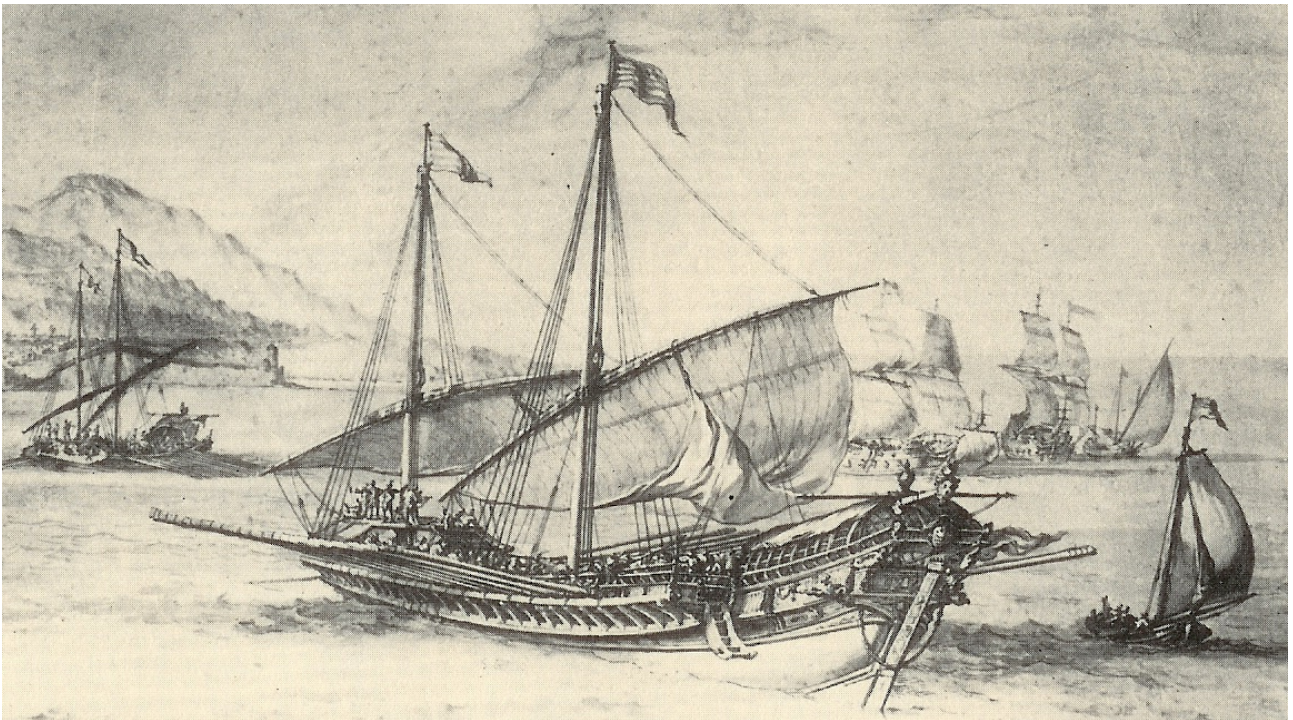
**1<sup>er</sup> septembre 1557 : Mort de Jacques Cartier**

Découvreur de l'actuel Canada, il est le premier grand explorateur du fleuve Saint Laurent pour le compte du roi de France François 1<sup>er</sup>.

---

**1<sup>er</sup> septembre 1638 : bataille navale de Vado**

Dernier grand engagement de galères en Méditerranée, elle vit la victoire dans le golfe de Vado, au large de Gênes, de l'escadre française du marquis de Pont-Courlay, composée de quinze bâtiments, sur celle de force sensiblement égale de l'amiral espagnol Rodrigo Gutierrez Velasco qui perd 4 000 hommes. Ce dernier fut tué lors de l'affrontement. L'affrontement s'inscrit dans la guerre de Trente Ans (1618-1648).

**1<sup>er</sup> septembre 1881 : Inauguration du phare en mer d'Ar-Men après 14 années de travaux.**

*Ar Men* signifiant « le rocher » ou « la pierre » en breton) est un phare en mer construit entre 1867 et 1881 à l'extrémité de la chaussée de Sein, à la pointe ouest de la Bretagne.

Le phare d'Ar-Men est situé à l'extrémité de la chaussée de Sein, prolongement vers l'Ouest des formations

granitiques de la pointe du Raz. Bien que dans ce secteur les naufrages soient nombreux, la décision de construire un phare à l'extrémité de la chaussée de Sein n'est pas inscrite dans le vaste programme d'éclairage des côtes de France, établi à partir de 1825.

Au retour d'une campagne hydrographique en 1817, l'ingénieur Beautemps-Beaupré affirme au sujet de la chaussée de Sein que « *tout navigateur qui la traversera sans le secours d'un bon pilote de l'île de Sein ne devra son salut qu'à un heureux hasard* ».

Lorsque dans la nuit du 23 au 24 septembre 1859, la frégate impériale Sané coule sur la chaussée, les amiraux protestent énergiquement. Rapidement, la Commission des phares examine la possibilité d'établir un phare à l'extrémité de la chaussée. Le choix du site est difficile. Seul le rocher d'Ar-Men, émergeant quelques heures à 4,20 m lors des basses mers de grand coefficient, pourrait convenir, mais il est quasiment inabordable. Les ingénieurs des Phares et balises concluent qu'aucune roche ne peut servir d'assise. La Marine confie alors en 1866 à l'ingénieur hydrographe Ploix une nouvelle mission de reconnaissance sur Ar-Men.

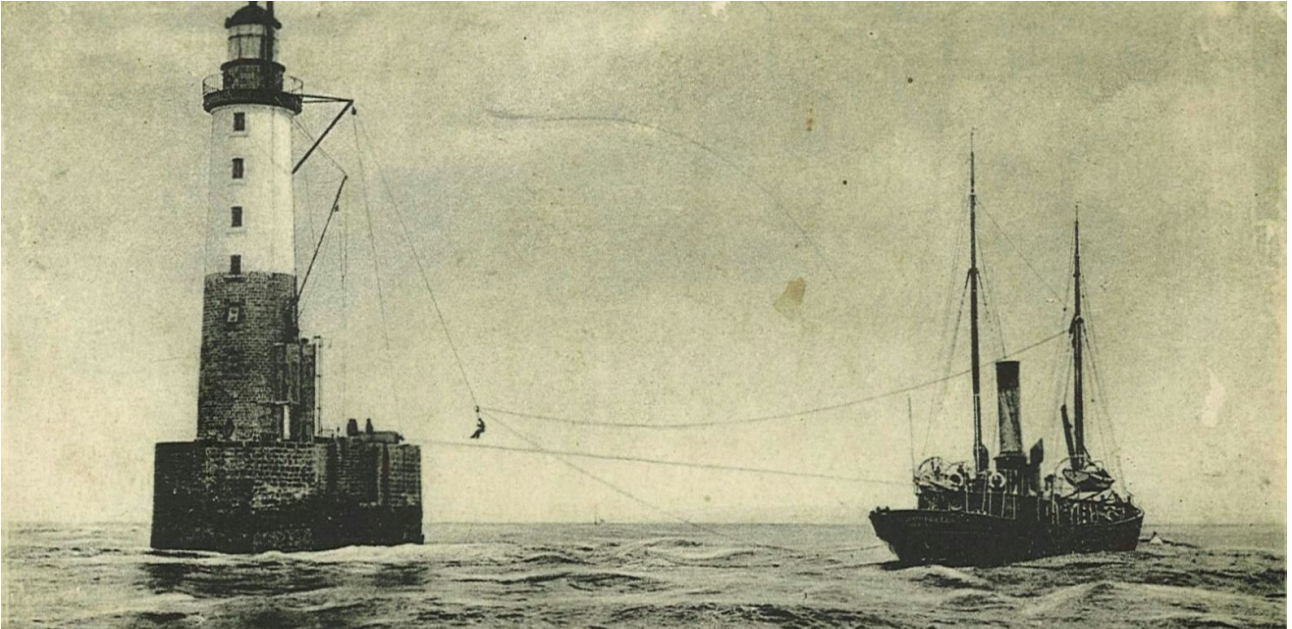
L'exiguïté de la roche oblige les ingénieurs à concevoir un phare différent des autres : la tour sera dénuée

d'empattement. Le phare aura ainsi une hauteur moyenne au-dessus de la mer de 33,50 m pour un diamètre de base de 7,20 m. Le soubassement sera de forme irrégulière en maçonnerie de pierre de Kersanton et la tour tronconique en maçonnerie de pierre de taille de grès et de granite.

L'ingénieur-architecte Léonce Reynaud, l'ingénieur en chef Fenoux, les ingénieurs Paul Joly, Alfred Cahen et Mengin sont chargés de la conception et de la réalisation. En 1867, on compte seulement huit accostages réussis pour un total de huit heures de travail, et quinze trous de 40 cm de profondeur sont percés. Les ouvriers travaillent dans des conditions extrêmes. Cramponnés d'une main au rocher, ils sont régulièrement emportés par les vagues et récupérés par le bateau du chantier. Le chantier s'étale de 1867 à 1880. Le phare est allumé pour la première fois le 18 février 1881, et mis en service le 30 août de la même année. C'est alors le phare dont la construction a été la plus longue et la plus onéreuse.

Il est automatisé le 10 avril 1990. Son feu délivre trois éclats blancs toutes les 20 secondes, d'une portée de 21 mille.

Il a été inscrit monument historique par arrêté du 31 décembre 2015. Sur proposition de la Commission nationale des monuments historiques, la ministre de la culture et de la communication a, le 20 avril 2017, classé au titre des monuments historiques le phare d'Ar-Men.



---

**1<sup>er</sup> septembre 1985 : l'épave du Titanic est découverte**, à quelques kilomètres du lieu de son naufrage en 1912, par 3 821 mètres de profondeur, par Robert Duane Ballard et son équipe. La découverte permet de répondre à une partie des questions concernant la catastrophe.

