

Noir sur blanc

Jean-Michel Leniaud



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lha/108>
DOI : 10.4000/lha.108
ISSN : 1960-5994

Éditeur

Association Livraisons d'histoire de l'architecture - LHA

Édition imprimée

Date de publication : 19 décembre 2012
ISSN : 1627-4970

Référence électronique

Jean-Michel Leniaud, « Noir sur blanc », *Livraisons de l'histoire de l'architecture* [En ligne], 24 | 2012, mis en ligne le 16 avril 2015, consulté le 21 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lha/108> ; DOI : 10.4000/lha.108

Ce document a été généré automatiquement le 21 avril 2019.

Tous droits réservés à l'Association LHA

Noir sur blanc

Jean-Michel Leniaud

- 1 De la construction des phares il avait déjà été question dans la livraison n° 16. Cette fois, le présent numéro lui est entièrement consacré. C'est un sujet d'importance : la France du XIX^e siècle s'est fait une spécialité de ce type de chantier. La longueur de ses littoraux, le renouvellement de son ambition maritime, ses projets méditerranéens la poussaient ce sens. Le phénomène connu son apogée pendant le Second Empire : au moment où Napoléon III érigeait la France en protectrice des lieux saints, confirmait la francophonie au Moyen Orient en soutenant les minorités chrétiennes, entreprenait la construction du canal de Suez et faisait de Marseille la porte de l'Orient, un marin provençal au long cours, Marius Michel, fondait une société avec Collas, devenait directeur des phares et balises de l'Empire ottoman, prenait le nom et le titre de Marius Pacha, un armateur bordelais et construisait du Bosphore à l'Erythrée un impressionnant chapelet de phares qui faciliteraient la navigation pendant des décennies pour le grand dépit de l'ennemie de toujours, la Grande-Bretagne. Il s'en suivit la fortune des Michel de Pierredon, ainsi nommés lorsque Léon XIII fit de ce franc-maçon un comte pontifical héréditaire.
- 2 La rapidité avec laquelle ce grand dessein fut réalisé n'étonnera pas si on se réfère au dynamisme de l'administration des phares et balises dont la direction est alors confiée à Léonce Reynaud. Cet ingénieur qui enseigne l'architecture à l'Ecole polytechnique à la suite de Jean-Nicolas-Louis Durand s'est, en effet, spécialisé dans l'édification des phares. Il résout les problèmes les plus complexes que suscite la construction de maçonneries en pleine mer entre deux marées et, pour ce faire, met au point des mortiers hydrauliques à prise rapide et efficace. Sous l'administration de ce saint-simonien, le littoral français se ponctue rapidement de chefs d'œuvre d'ingéniosité technique.
- 3 Au total donc, le phare met au service d'un double enjeu économique (la circulation maritime) et diplomatique (la maîtrise internationale des mers) une capacité technique (les matériaux nouveaux) et programmatique (l'optimisation du chantier) d'une efficacité à toute épreuve. Tel est l'enjeu de ce type de construction. La présente livraison visait à mettre en évidence un tel objectif.

- 4 Mais tout n'est pas encore dit sur ce type qui possède des origines fantasmatiques, le phare d'Alexandrie et le colosse de Rhodes et ses chefs d'œuvre d'architecture (le phare de Cordouan) : c'est un programme d'architecture qu'on étudie dans le cadre des concours de l'Académie royale d'architecture comme, plus tard, dans celui des travaux de l'Ecole des beaux-arts. C'est aussi le lieu d'innovations technologiques dans l'emploi du métal et ce qu'il permet dans l'ordre du montage de pièces détachées. Le phare, encore, offre la possibilité d'expériences stylistiques : au Touquet, Louis Quételart expérimente l'une de ces variations régionalistes dont l'Entre-deux-guerres possède le secret. Et, pour finir, le phare-mobile, projeté pour le Port de Paris en 2010, confirme que l'avenir de cet instrument d'architecture dont le passé s'étend sur plus de vingt-cinq siècles n'est pas encore conclu.
- 5 Aujourd'hui, de nombreux phares sont pourtant en déshérence, désaffectés ou en voie de l'être. Beaucoup sont menacés dans leur survie de pierre depuis que leur œil de feu s'est éteint. Quelques uns, classés parmi les monuments historiques, sont livrés en pâture à la consommation patrimoniale et vivent des heures qui, à chaque instant, portent atteinte à leur honneur. Ainsi le phare des baleines à la pointe ouest de l'Île de Ré, dont Léonce Reynaud est l'auteur et dont qu'un précoce classement en 1904 est venu salué la qualité, a beau avoir été progressivement restauré par les soins d'une société privée : les 160 000 touristes qui le visitent ont peu à peu dégradé l'espace environnant jusqu'à ce qu'une intervention volontariste soit venue arrêter ce processus mais pour combien de temps ? D'autant qu'une hirondelle ne fait pas le printemps.
- 6 Remettre à l'honneur tous les phares paraît impossible quel que soit le capital qui s'attache à chacun d'eux en souvenir des hauts faits héroïques dont ils ont été le théâtre. Qu'en faire en ces temps où seule la navigation de plaisance semble en avoir besoin ? En publiant les études qui suivent, LHA fait, à son aune, ce qu'elle peut pour contribuer à tenter leur sauvetage : la connaissance scientifique n'est peut-être pas la meilleure arme en matière de conservation elle permet en tout cas d'en motiver le projet. Puissent les lignes qui suivent faciliter la prise en compte de ces grands monuments au sein de notre patrimoine maritime.