

Des phares au concours : de l'Académie royale d'architecture à l'École des Beaux-arts 1745-1966 (2^e partie)

L'École des beaux-arts et l'actualité architecturale des phares 1812-1966

Lighthouses in Competition: from the Royal Academy of Architecture to the École des Beaux-Arts 1745-1966. Part 2 : The École des Beaux-Arts and the Architecture of Lighthouses 1812-1966

Leuchttürme im Wettbewerb: von der Académie royale d'architecture zu der École des beaux-arts 1745-1966. Zweiter Teil : Die École des beaux-arts und das architektonische Geschehen der Leuchtfener 1812-1966

Olivier Liardet



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lha/90>

DOI : 10.4000/lha.90

ISSN : 1960-5994

Éditeur

Association Livraisons d'histoire de l'architecture - LHA

Édition imprimée

Date de publication : 19 décembre 2012

Pagination : 32-61

ISSN : 1627-4970

Référence électronique

Olivier Liardet, « Des phares au concours : de l'Académie royale d'architecture à l'École des Beaux-arts 1745-1966 (2^e partie) », *Livraisons de l'histoire de l'architecture* [En ligne], 24 | 2012, mis en ligne le 16 avril 2015, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lha/90> ; DOI : 10.4000/lha.90

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

Tous droits réservés à l'Association LHA

Des phares au concours : de l'Académie royale d'architecture à l'École des Beaux-arts 1745-1966 (2^e partie)

L'École des beaux-arts et l'actualité architecturale des phares 1812-1966

Lighthouses in Competition: from the Royal Academy of Architecture to the École des Beaux-Arts 1745-1966. Part 2 : The École des Beaux-Arts and the Architecture of Lighthouses 1812-1966

Leuchttürme im Wettbewerb: von der Académie royale d'architecture zu der École des beaux-arts 1745-1966. Zweiter Teil : Die École des beaux-arts und das architektonische Geschehen der Leuchtfeuer 1812-1966

Olivier Liardet

« Phare. Tour construite à l'entrée d'un port ou
aux environs
et sur laquelle on tient des feux allumés pendant la
nuit
pour guider les vaisseaux dans leur route »¹.

- 1 De tout temps, le développement de la navigation maritime et la volonté d'éviter des naufrages trop fréquents ont incité à la construction de phares pérennes destinés à sécuriser les côtes. La France, nation maritime, ne pouvait se détourner de ces équipements d'intérêt public. La plus grande institution d'enseignement artistique française – l'École des Beaux-Arts, héritière des Académies d'Ancien Régime –, s'intéressa donc à ce programme, à l'instar d'autres typologies architecturales. À partir de la création de la Commission des phares en 1811 et la mise en chantier du grand programme national de signalisation des côtes de 1825, le phare devint ainsi un objet architectural « courant » dans l'enseignement de l'architecture à l'École, faisant l'objet de concours réguliers dès 1812. Chaque décennie vit revenir le sujet dans les concours mensuels d'esquisse ou de

rendu, voire de construction, jusqu'à la disparition de l'enseignement de l'architecture à l'École à la fin des années 1960.

- 2 Sur l'ensemble de la période concernée de 1812 à 1966, pas moins de vingt concours de phare furent proposés par l'École à ses jeunes élèves, auxquels il faut ajouter deux concours pour des stations d'éclairage des côtes, deux autres pour des lazarets comprenant des phares ou fanaux, mais aussi au moins quatre sujets de diplôme². Un projet de sémaphore et un autre de tour d'avant-port comprenant la possibilité d'un feu complètent ce corpus consacré à la protection de la navigation pouvant être interrogé sur les pratiques de l'École et la compréhension de l'objet phare par les architectes.

La pratique du concours à l'École des Beaux-Arts

- 3 L'enseignement de l'École était basé sur les mêmes principes que celui de l'ancienne Académie royale d'Architecture : un enseignement libre, comportant peu d'obligations, et surtout une pratique des concours appelés concours d'émulation (créés en 1763 par le marquis de Marigny) correspondant aux connaissances théoriques que devait posséder un architecte³. Les concours d'esquisse ou de rendu portaient sur des programmes variés afin de permettre aux élèves de concevoir et composer un édifice ou une partie d'édifice et les préparer au Grand Prix d'architecture, but ultime de la scolarité⁴. L'appartenance à un atelier libre, puis officiel après la réforme de 1863, ou à une agence d'architecte garantissait un apprentissage des connaissances pratiques. Le règlement de 1819 créant officiellement l'École des Beaux-Arts, modifiée en 1821, codifia pour un siècle et demi ces pratiques.
- 4 Comme l'a montré Christopher Armstrong, l'Académie royale d'Architecture suivait parfaitement les réflexions contemporaines dans plusieurs domaines et particulièrement sur l'éclairage des côtes. L'École des Beaux-Arts qui lui succéda au XIX^e siècle, adopta une stratégie similaire, proposant fréquemment des sujets en rapport avec les types d'édifice courant que les élèves auraient à construire dans leur carrière, avec une insistance cependant sur les édifices d'utilité publique et l'architecture religieuse au détriment des habitations au sens large à l'exception de l'architecture privée de luxe (escaliers de palais, résidences de souverains, fabriques de jardin, etc.)⁵. Thermes, théâtres, églises, halles, hôtels de ville, etc., faisaient donc partie du lot quotidien de l'élève - architecte, auxquels il convenait d'ajouter des programmes nouveaux, issus des institutions créées sur les ruines de l'Ancien Régime, palais de justice et préfectures, ou des avancées technologiques comme les stations de chemin de fer⁶. C'est le professeur de théorie, enseignant majeur de la section d'architecture, qui donnait les programmes pour ces concours livrés chaque mois à l'appétit des élèves.
- 5 En l'absence d'un dépouillement exhaustif par typologie des centaines de sujets de concours proposés durant cette longue période, excepté ceux des Grands Prix, il n'est pas toujours aisé de cerner le rapport direct avec l'actualité architecturale des constructions publiques. Quelques types de sujet ont été étudiés spécifiquement, comme ceux des bibliothèques. Ces derniers apparaissent dès le début du XIX^e siècle en rapport avec l'afflux des œuvres dans les collections de la bibliothèque nationale suite aux saisies révolutionnaires. Ils furent ensuite concomitants avec les réflexions menées dans le cadre de la bibliothèque royale puis impériale, puis de la bibliothèque Sainte-Geneviève par Louis Visconti (1791-1853) et Henri Labrousse (1801-1875)⁷.

- 6 De même, la Grande Guerre produisit une effervescence dans les concours de l'École avec un monument au Souvenir Français et une lanterne des morts dès 1920-21. Le développement important de la voiture suscita également l'intérêt avec une station-service pour automobiles en 1931⁸. Les années 1950 furent propices aux nouvelles réflexions : en 1951 furent proposés les casernements et abris d'une base navale inspirés des constructions allemandes de l'organisation Todt pendant la Seconde Guerre mondiale, en 1953 un centre d'émissions radiophoniques ou encore en 1955 un camp central de pétrole, les professeurs de l'École ayant compris l'intérêt croissant pour la prospection pétrolière dans des zones vierges de toutes activités humaines⁹. Mais on pourrait citer également des centres commerciaux, centres villes ou expositions diverses. Parallèlement on continua à offrir des sujets d'un autre âge, destinés uniquement à habituer l'élève à la variété, à décortiquer un programme quel qu'il soit, à proposer des solutions viables, ainsi les concours de 1923 et de 1936 pour un caravansérail !
- 7 À côté de ces programmes prestigieux, l'École dispensait également un savoir technique grâce au professeur de stéréotomie (puis de construction à partir de 1819)¹⁰ qui fut Jean-Baptiste Rondelet (1743-1829) de 1806 à 1824, puis François-Marie Jaÿ (1789-1871) jusqu'en 1863. Au début du XIX^e siècle, Rondelet apparaissait comme un homme d'expérience avec la reprise en sous-œuvre des piliers du Panthéon et la publication de son *Traité théorique et pratique de l'art de bâtir* publié à partir de 1802¹¹. Quant à Jaÿ, il avait acquis une solide expérience dans les agences lyonnaises de l'architecte Tissot et de l'ingénieur Carron, puis des Bâtiments civils à Paris de 1811 à 1860¹². Il fut également chargé par le Conseil des Bâtiments civils de nombreux rapports sur des édifices en cours d'achèvement ou en panne de travaux (Palais de la Bourse, Arc de Triomphe de l'Etoile, église de la Madeleine) et sur des procédés techniques nouveaux de mise en œuvre des matériaux. Plus que Rondelet, dont les principes étaient digérés via son *Traité*, Jaÿ eut une influence durable sur les élèves de l'École.
- 8 Dans le cadre de ces études, l'objet phare apparaissait comme le parangon de l'objet architectural : parfaitement symétrique – en tout cas dans l'esprit néo-classique du début du XIX^e siècle – comme les arcs de triomphe, les colonnes monumentales et nombre de monuments commémoratifs, ayant un programme suffisamment simple pour que les élèves-architectes se l'approprient rapidement, et offrant la possibilité d'un effet monumental propre à exciter l'enthousiasme des jeunes artistes.

L'École des Beaux-Arts et le programme de 1825

- 9 Le professeur de théorie suivait donc parfaitement l'actualité de la construction, d'autant plus qu'il faisait partie d'un vaste système officiel de l'architecture publique avec à son sommet le conseil des bâtiments civils créé en 1795¹³. Après Léon Dufourny (1754-1818), élève de Julien-David Leroy, qui resta en poste de 1803 à 1818, c'est Louis-Pierre Baltard (1764-1846) qui prit les rênes. Ancien professeur de géométrie descriptive et premier professeur d'architecture à l'École polytechnique de 1794 à 1797, il maîtrisait la rhétorique des programmes d'ouvrages d'art destinés aux élèves-ingénieurs¹⁴ et n'ignorait pas la grande révolution opérée dans la signalisation maritime depuis la création de la commission des Phares en 1811¹⁵. Dès 1812, Dufourny donnait un phare au concours d'émulation de 1^{ère} classe remporté par Haudebourt. Mais c'est surtout après le lancement de la grande campagne de signalisation des côtes françaises mise en œuvre par la commission des Phares en 1825 que l'École développa une véritable réflexion sur cette

typologie architecturale¹⁶. Cette stratégie peut aussi se comprendre comme un élément du débat entre ingénieurs et architectes, au moment où ces derniers remplaçaient progressivement les premiers dans les postes d'architectes officiels en province, notamment départementaux mais aussi municipaux, même s'il ne faut voir dans ce mouvement qu'une montée en puissance de la formation des architectes et un recentrement des ingénieurs vers leurs missions premières et bientôt vers le développement du chemin de fer¹⁷. Le but poursuivi à l'École était de montrer que les architectes étaient capables de construire tout type d'architecture et de suppléer les ingénieurs dans la réalisation de la partie purement architecturale des phares.

- 10 Durant la période d'élaboration et de mise au point des programmes par la commission des Phares et ses membres dans le second quart du XIX^e siècle, le phare apparut six fois dans des concours de l'École de 1830 à 1852, sans compter celui du Grand Prix de Rome pour un lazaret en 1829. La section d'architecture de l'École menait ainsi ses propres réflexions sur la typologie architecturale du phare, tant sur le plan esthétique que technique, bien qu'avant les années 1930 aucun architecte n'en ait construit à part Léonce Reynaud (1803-1880), comme ingénieur et directeur du service des Phares et balises pendant plus de quarante ans, qui avait une double casquette d'architecte et d'ingénieur¹⁸. Elle proposa alors non seulement des concours d'émulation « classiques » d'esquisse (juin 1830, avril 1834, décembre 1838), ou sur projet rendu (février 1852), mais également deux concours « technique », de construction générale et de construction fer. Ces derniers sont parmi les plus documentés et nous renseignent sur les pratiques constructives et la capacité des élèves - architectes à manier les connaissances propres à la construction, même s'il s'agit pour certains de connaissances livresques.
- 11 Dans le concours de construction générale de 1830¹⁹, la science de la coupe des pierres était mise en avant et les détails constructifs demandés étaient clairement orientés dans ce but. Les nombreux traités sur le sujet en français démontrent l'importance donnée à cette science par les architectes. Les connaissances de cette tradition toute française furent rassemblées et codifiées à des fins pédagogiques au début du XIX^e siècle par Rondelet dans son *Traité*²⁰. Mais les élèves, suivant le programme, exposaient également la mise en œuvre de ces puissantes constructions en pierre en présentant à la fois l'outillage en bois et les échafaudages nécessaires avec parfois une certaine naïveté. Deux d'entre eux, Calamel et Bailly, posèrent leur tour cylindrique sur un haut soubassement évasé tel un tronc d'arbre (ill. 1), inspiré du phare d'Eddystone construit au large de Plymouth de 1756 à 1759. Les élèves dressèrent un phare monumental aux proportions sans commune mesure avec la taille modeste (18 mètres) du phare anglais. Largement copié par la suite comme à Bell Rock en 1811, ce dernier inspira le jeune Reynaud chargé en 1834 de la construction du phare des Héaux de Bréhat.

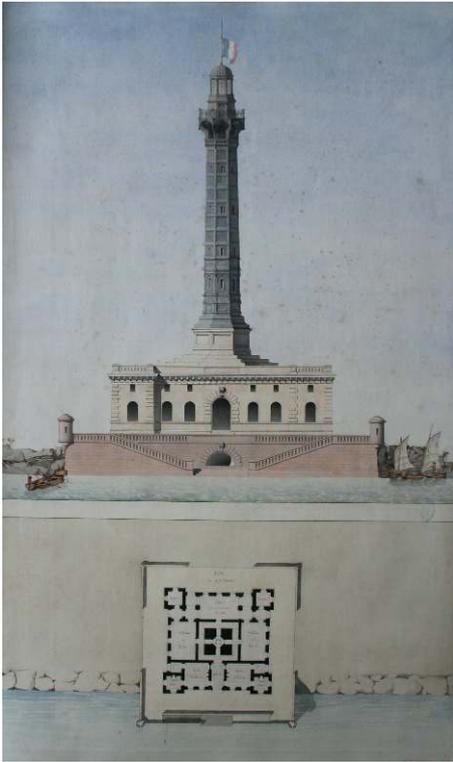
III. 1 : I, Concours de construction générale de 1830



Élévation, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, CG 33
Cl. O. Liardet

- 12 En 1842, Baltard retint le principe de construction métallique, exigeant que la tour, et pas seulement la lanterne, fussent « en métal fer fondu et fer forgé »²¹. Le programme ne donnait pas de précision particulière sur la manière de construire l'ouvrage, et pour cause, la France n'avait quasiment pas d'expérience dans la construction de ces phares métalliques²². L'École faisait alors office de précurseur dans l'emploi de ce matériau dans une mise en place pérenne, exigence toujours présente dans ses programmes. Si Charles Garnier, dans son projet, conservait une forme extérieure très proche d'une architecture de pierre avec une mise en page du dessin très rigoureuse et des éléments techniques assez éloignés de la réalité des lanternes par exemple²³, d'autres concurrents montraient une véritable appétence pour les possibilités des structures métalliques mises en adéquation avec la forme du fût. Louis-Henri Antoine, comme Gabriel Davioud (ill. 2) ou Martial Sénèque, semble avoir bien compris l'intérêt de l'utilisation du métal et n'en masqua pas les réalités, en particulier les jointures des divers éléments des parois extérieures.

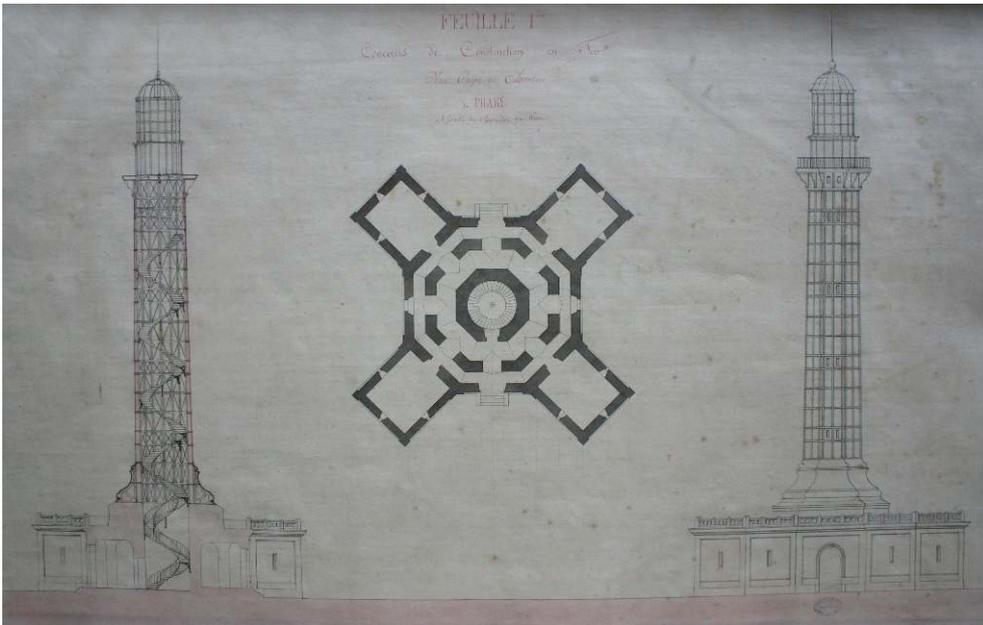
III. 2 : G. Davioud, Concours de serrurerie d'octobre 1842



Élévation et plan, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, CF 66
Cl. O. Liardet

- 13 Il utilisa d'ailleurs la structure pour créer un jeu d'opposition entre la rigidité des structures portantes et l'ondulation de l'escalier en spirale montant de fond (ill. 3).

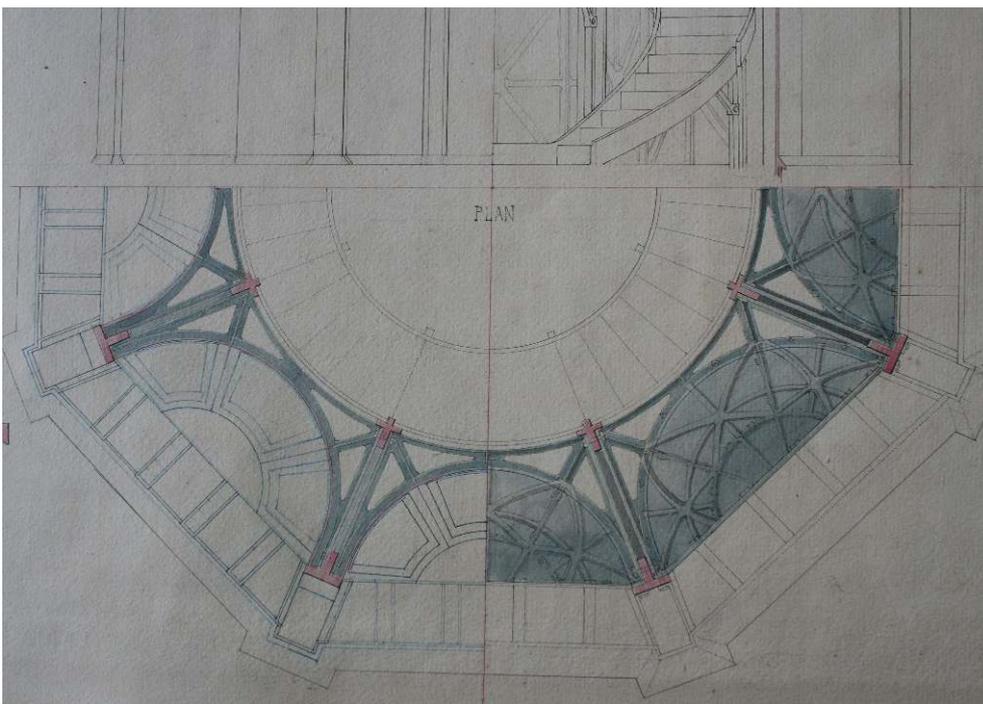
III. 3 : L.-H. Antoine, Concours de serrurerie d'octobre 1842



Coupe, plan et élévation, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, CF 65
Cl. O. Liardet

- 14 Quant à Louis Bresson, il proposa une forme plus atypique, mais sans avenir, d'une tour-colonne aux cannelures creusées exigeant trop de matière (et donc coûteuse) et une prise au vent trop importante (ill. 4).

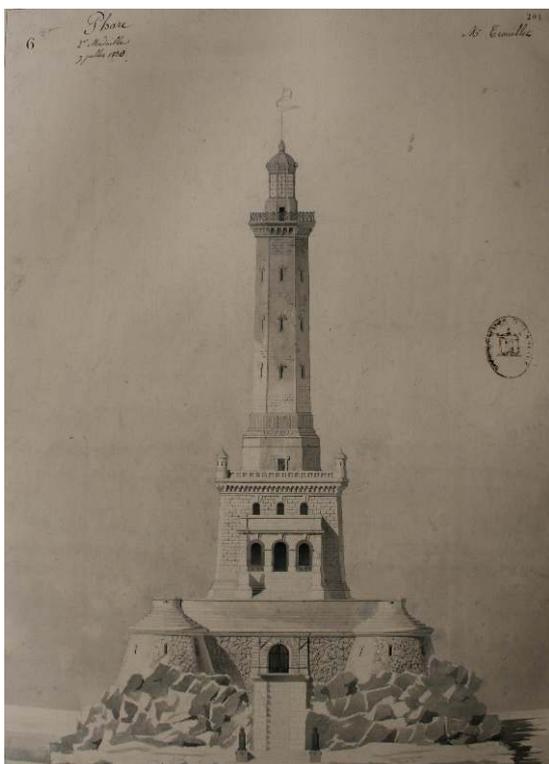
III. 4 : L. Bresson, Concours de serrurerie d'octobre 1842



Détail du plan de la galerie supérieure, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, CF 69
Cl. O. Liardet

« Un Phare élevé à l'extrémité d'une jetée qui formerait l'entrée du port d'une ville de commerce »²⁴

- 15 Les données programmatiques formaient les premiers éléments mis à la disposition des élèves. Dans le cas d'un phare, elles étaient probablement les seules disponibles pour des élèves plus habitués aux architectures d'édilité publique ou aux grandes habitations privées et qui n'avaient pas toujours un accès facile aux ouvrages techniques ou d'ingénieurs²⁵. On peut noter une grande continuité dans les données des sujets de phare. La typologie n'admettait guère de « divagations » et le but, l'éclairage des côtes, ne suggérait qu'une haute tour surmontée d'une lanterne dont la hauteur variait selon l'emplacement et le choix du rédacteur. À partir de 1852, le programme n'évolua plus beaucoup proposant des données similaires.
- 16 La détermination du lieu sur lequel devait être implanté le phare à construire, était souvent récurrente et, comme pour d'autres programmes, peu explicites, limitées à un cadre général. Tous les programmes ou presque proposaient une digue ou une jetée de port, un môle ou au mieux un îlot dans un port. Seul le concours de mai 1925 laissait libre le choix des concurrents, rappelant les diverses possibilités sans en imposer une : « Suivant la disposition du terrain, il peut être construit sur un point levé de la côte, sur une pointe basse reliée à la terre, dans une île, sur un rocher toujours apparent ou même sur une roche n'émergeant qu'aux basses mers »²⁶.
- 17 Le concours de juin 1830 proposait néanmoins de placer le phare à l'embouchure d'un fleuve, sur un « rocher escarpé avancé dans la mer »²⁷ (ill. 5).

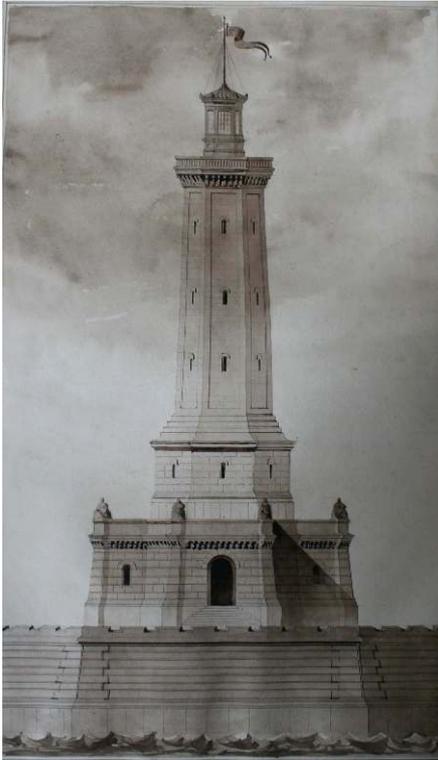
III. 5 : J.-H.-T. Trouillet, Concours d'esquisse de 1^{ère} classe de juin 1830

Élévation, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Esq. 201
Cl. O. Liardet

- 18 Le modèle du phare de Cordouan, érigé à l'embouchure de la Gironde et inauguré en 1611, complètement détaché de la côte, était probablement dans toutes les têtes, référence obligée de la littérature sur le sujet²⁸. Il réapparaît clairement en janvier 1869 dans ce phare de 1^{er} ordre « placé sur un banc de rocher isolé de la terre ferme » et s'élevant « au milieu d'une cour circulaire de 50^m de diamètre entourée de portiques et de bâtiments à rez-de-chaussée couverts en terrasse dont la largeur totale dans œuvre sera de 12 mètres »²⁹. Un quart de siècle plus tard, Edmond Guillaume (1826-1894), professeur de théorie à partir de 1884, faisait encore référence à l'illustre ancêtre, même si dans ce cas, il s'en servait comme figure repoussoir : « La façade vers la mer, sans offrir la sécheresse décorative du phare de Cordouan, commencé sous Henri III à l'embouchure de la Gironde, présenterait un motif encadrant la Madone, qu'invoquent les marins en danger et qu'ils saluent au retour »³⁰.
- 19 Parfois, des compléments étaient introduits dans le programme. Dès 1812, celui-ci prévoyait la possibilité d'une utilisation militaire de la plate-forme : « Le tout sera élevé sur des soubassements ou plateformes susceptibles de recevoir de l'artillerie pour la défense »³¹. Le médaillé, Louis-Pierre Haudebourt, envisageait ainsi une série impressionnante de canons, plus nombreux encore côté mer ! Le rôle militaire apparaît également en juin 1830 avec des logements pour les soldats servant les pièces d'artillerie placées à proximité et pour les observations à faire de jour, et de nouveau en décembre 1838 (ill. 6). Le recours à des créneaux ou, plus fréquemment encore, à des consoles formant mâchicoulis sous les terrasses ou les galeries sommitales fut un substitut

fréquemment utilisé afin d'évoquer le caractère militaire ou de police douanière des phares.

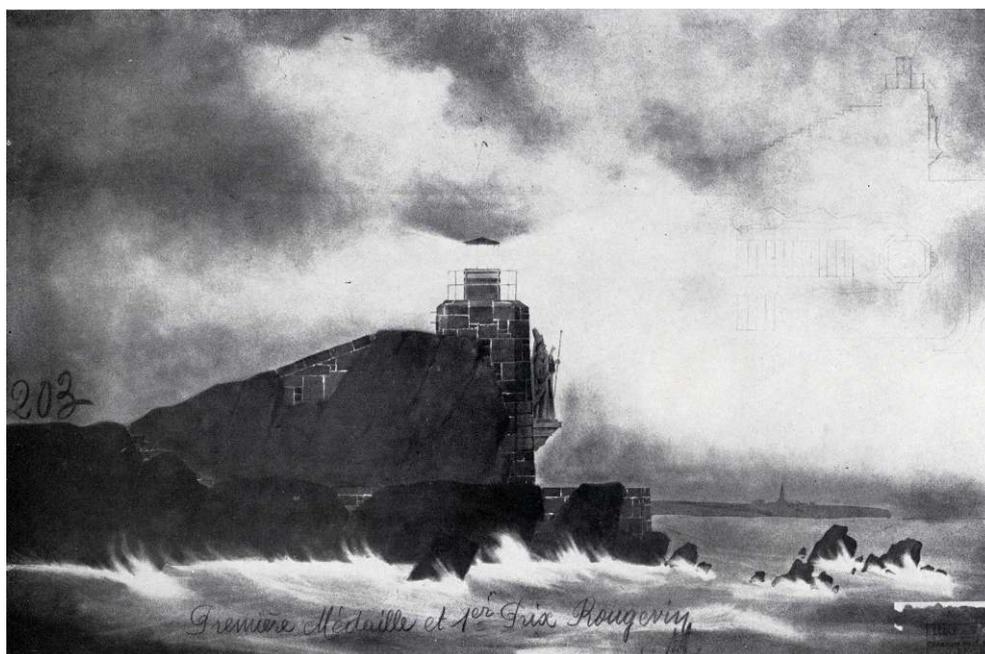
III. 6 : A.-J. Hénard, Concours d'esquisse de 1^{ère} classe de décembre 1838



Élévation, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Esq. 284
Cl. O. Liardet

- 20 Quant aux progrès scientifiques dans l'éclairage nocturne, ils n'apparurent vraiment dans les programmes qu'en 1852 où les données stipulent que « La lanterne sera disposée de la manière la plus favorable à ce que la science demande aujourd'hui pour les phares »³². Les résultats ne furent pas tous très concluants sur le plan technique comme le montrent les quelques illustrations disponibles parmi les projets non primés³³. Des détails plus techniques furent inclus dans le programme de la station d'éclairage des côtes proposée en 1912 tout en gardant une vision très générale du problème : « Ces phares sont reconnaissables à la couleur de leur feu, à la durée et à la diversité de leurs éclipses »³⁴.
- 21 Le phare ne fit l'objet que d'un seul concours d'ornement en 1939 associant à cette date les prix des Fondations Rougevin et Henri-Eustache. Exceptionnellement, le sujet éloignait le phare de sa destination d'origine puisqu'il en faisait un élément d'une composition plus complexe, comme une sorte d'alibi. Le legs d'un donateur prévu dans le programme servait ainsi de prétexte à placer l'ouvrage sous les auspices d'un saint patron dont le monument « puisse apparaître comme une action de grâce envers un saint, protecteur des marins et patron de la cité »³⁵. Les résultats furent assez déroutants, mais proposaient des solutions originales, parfois fantasques comme le projet de Delanoé ou de Brilhault (ill. 7).

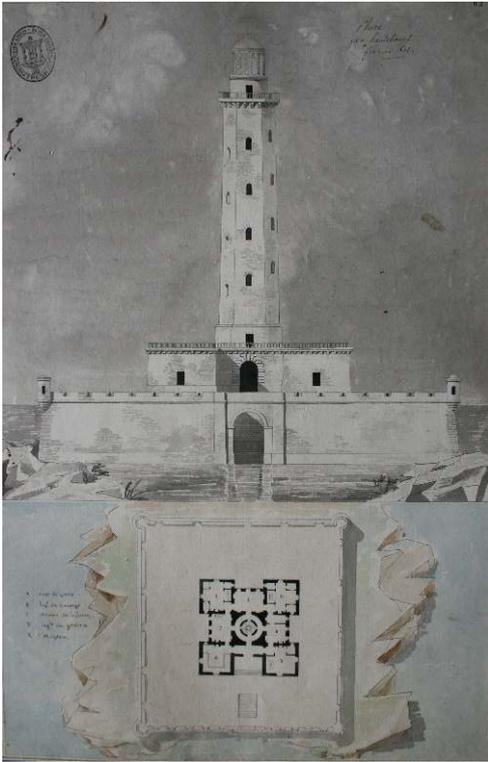
III. 7 : J. Brillhault, Concours Rougevin/Henri-Eustache de janvier 1839



Vue perspective, *Concours 1938-1939*, pl. 53
Cl. O. Liardet

Circulaire, carré ou polygonal ? Phare et typologie architecturale

- 22 Les programmes des concours de l'École ne privilégiaient généralement aucune forme particulière pour la tour du phare, laissant libre cours à l'imagination des élèves qui ne s'en privèrent pas³⁶. La tour circulaire prônée par les directeurs du service des Phares et balises Augustin Fresnel et Léonce Reynaud, était la forme la plus couramment utilisée par les ingénieurs et c'est la forme encore retenue au début du XX^e siècle comme exemple typique d'un phare dans un ouvrage courant à usage des architectes³⁷. Reynaud introduisit dans la construction des phares français la forme polygonale en 1847 (allumage du phare de Fréhel), inspiré par celui de Villefranche-sur-Mer. Ce dernier, mis en service en 1838, situé alors dans le Royaume du Piémont, présentait un fût vertical avec deux galeries annulaires. Il fut détruit par les Allemands en 1944. La forme carrée, quant à elle, fut très vite réservée aux ouvrages de petites dimensions, ne nécessitant pas le placement de la lanterne sur un haut fût.
- 23 L'octogone fut une forme très tôt envisagée par les élèves de l'École, comme permettant à la fois des jeux de composition et de lumière plus variés que le cylindre traditionnel, d'autant plus que des projets de colonnes et l'imitation des ordres offraient leur lot de formes cylindriques. Dès 1812, Haudebourt proposa ainsi une tour au fût octogonal se rétrécissant à son sommet, posée sur une large base carrée comprenant les services (ill. 8).

III. 8 : L.-P. Haudebourt, Concours d'esquisse de 1^{ère} classe de février 1812

Élévation et plan, Paris, École nat. sup. des Beaux-Arts, Esq. 62
Cl. O. Liardet

- 24 Il semble donc que ce soit la première occurrence d'une tour de ce type en France³⁸. Dans les concours suivants de la première moitié du XIX^e siècle (deux en 1830, 1834, 1839 et 1842), la forme octogonale domina la plupart des projets des concurrents. La tour à fût polygonal ne fut plus envisagée par les élèves jusqu'en 1960 où Jean Dellus proposa un phare pentagonal prolongeant un îlot rocheux de forme similaire et l'ensemble comprenant le bâtiment de service et un petit port abrité par une forte digue en pierre se redressant du côté de la mer³⁹.
- 25 À partir de 1852 par contre, et pour autant que l'on conserve des dessins de ces concours, la tour cylindrique fait un retour en force qui ne se démentit pas par la suite. Cette forme traditionnelle devait rester dominante dans tous les projets avec des variantes multiples jusque dans les années 1960. La forme carrée s'invita de nouveau, le plus souvent avec des angles abattus dans les projets de Blanche pour le concours sur projet rendu de juillet 1921 ou de Trouvé pour celui de juillet 1925. Tandis qu'exceptionnellement, l'ossature pleine de la tour finit par se dissoudre dans les parois d'un plan en T en 1957 sous le crayon de Jacques Lombard⁴⁰.

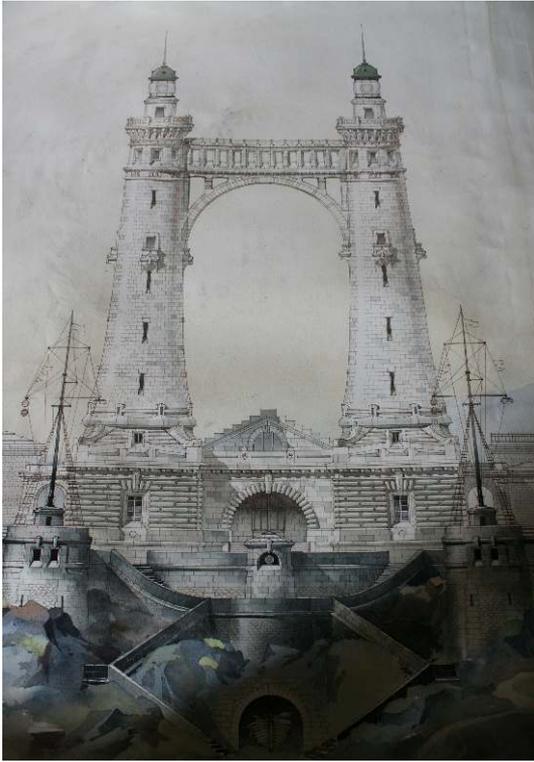
Le choix du monumental

- 26 Après 1850, se développèrent deux tendances arrivant à maturité à la fin du siècle. Il s'agit tout d'abord du goût pour le monumental mis en place progressivement par les exploits architecturaux des expositions universelles et internationales dont les architectures éphémères devenaient de plus en plus délirantes dans ce second XIX^e siècle.

On trouvait fréquemment dans ces parcs fantastiques des tours ou des grands mâts destinés à porter drapeaux et emblèmes, symboles de l'audace et du savoir-faire national. La seconde tendance est celle du renouveau de la grande architecture classique d'Hardouin-Mansart à Gabriel qui s'imposa dans un grand nombre de constructions publiques entre les mains des architectes formés à l'École des Beaux-arts.

- 27 Les concours de phares proposés durant cette période furent imprégnés de ces deux tendances générales. Le projet du suisse Frédéric de Morsier pour le concours d'éléments analytiques de novembre 1882 rend bien compte d'un retour au classicisme⁴¹. Nous ne conservons quasiment pas de dessins des concours de la seconde moitié du siècle, en revanche les projets des concours de 1898 et 1912 sont bien documentés. Ils participaient pleinement de ce goût du monumental fin de siècle et se présentaient tous deux de la même manière : le phare était l'élément principal d'une fantastique (ou fantasmagorique) station d'éclairage des côtes comprenant mât de sémaphore et sirène. L'éclairage y était réalisé par deux phares mis en parallèle, ce qui n'avait pas de sens sur le plan de la signalisation, mais permettaient une remarquable et spectaculaire composition symétrique chère à l'enseignement académique.
- 28 Dans les projets pour le concours d'émulation de 1^{ère} classe de 1898, les sommets des deux phares étaient reliés par une galerie reposant sur une arche cintrée afin de joindre les chambres de veille, en donnant plus d'ampleur à la composition avec non pas un mais deux mâts de sémaphore... Le projet primé, celui de Julien-Adolphe Paillard, proposait une série d'imposants emmarchements pour accéder à la mer et des éléments destinés à monumentaliser l'ensemble, bossages du soubassement, grande baie d'entrée de la salle des machines avec claveaux en bossage, pattes d'amortissement des cylindres, balcons donnant l'impression de proues de navires et un appareil de pierre très marqué (ill. 9).

III. 9 : J.-A. Paillard, Concours d'esquisse de 1^{ère} classe de décembre 1898, Station d'éclairage des côtes, détail des tours



Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Pj 2439
Cl. O. Liardet

- 29 En 1912, le programme donné le 30 mai prévoyait un ensemble complet avec sirène et sémaphore, ainsi que des bâtiments pour les machines, les gardiens, le chef de stations, les douaniers, un abri pour une barque de sauvetage peu utile en cas de tempête et proscrit par les règlements du service des Phares et balises⁴². Si le programme prenait en compte l'utilité pour la navigation du doublement des feux dans certaines situations particulières⁴³, il le réduisait à une simple donnée du projet monumental à construire, loin des réalités vécues par les ingénieurs des départements maritimes (ill. 10).

III. 10 : P.-J.-A. Aubert, Concours sur projet rendu de 1^{ère} classe de mai 1912, Station d'éclairage des côtes, détail de l'élévation générale



Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Pj 2586

Cl. O. Liardet

- 30 Les cinq projets connus pour ce concours mettaient en œuvre une vision féérique des lumières dirigeant les routes des marins depuis un plateau rocheux prodigieusement tourmenté, dans une nuit au ciel agitée ou d'un calme remarquable. Les bâtiments étaient groupés autour d'une ou de plusieurs cours comprenant les habitations, les pièces de service et la machinerie. La partie du complexe comprenant les feux, mâts et sirènes formaient éperon sur la mer, posée sur des terrasses aux allures de bastions de fantaisie comme les projets d'Aubert ou de Root (ill. 11) ou de muraille antique (projet de l'américain Milliken).

III. 11 : H.-O. Root, Concours sur projet rendu de 1^{ère} classe de mai 1912, Station d'éclairage des côtes, détail de l'élévation générale



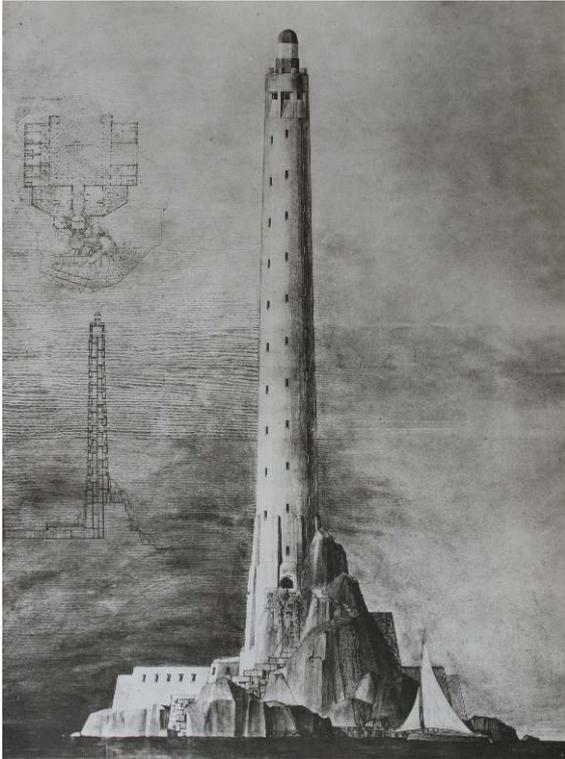
Concours 1911-1912, pl. 240

Cl. O. Liardet

- 31 Entre ces deux dates, prit place un concours plus atypique, celui du Prix de reconnaissance des architectes américains rendu en décembre 1906 ayant pour sujet un phare à l'entrée du port de New York⁴⁴. Si le programme était plutôt rudimentaire quant aux éléments de service propres à un phare, « quelques pièces pour le personnel et le service de veille sont les dépendances nécessaires », il précisait l'impact monumental à mettre en œuvre dans l'ouvrage dont les feux devaient se trouver à 80 mètres au-dessus du niveau de la mer : « Ce phare monumental, placé à l'extrémité de Pandy Hook, indiquerait l'entrée de la grande ville américaine ». Même si le prix ne fut pas décerné, les quatre projets primés étaient révélateurs de cette idée de l'architecture hors d'échelle prônée par l'École des Beaux-Arts. Mise en œuvre en Europe surtout dans les constructions éphémères des expositions, elle semblait tout à fait acclimatée aux États-Unis, pays des gratte-ciel et des paysages grandioses, dans les grandes compositions urbaines réalisées par des architectes formés à l'École. Les quatre élèves travaillaient d'ailleurs sous la direction d'architectes Grands Prix de Rome, versant dans le monumental (Jean-Louis Pascal à la Bibliothèque nationale, Henri Deglane à la Banque de France, Edmond Paulin qui a publié sa restauration des Thermes de Dioclétien). Celui de Maurice Durand est peut-être le plus explicite de ce point de vue avec l'affirmation de la structure verticale au détriment de la surface plane du cylindre traditionnel, sa lumière aveuglante à mettre en rapport avec la statue de la Liberté toute proche et son imposant aigle aux ailes déployées, symbole des États-Unis, placé en éperon⁴⁵.

- 32 En juillet 1921 et mai 1925, les projets présentés optèrent également pour une vision monumentale du phare dans son superbe isolement, noyé dans la brume, les flots battant le rocher à ses pieds, des voiliers voguant sous sa protection. Celui de Féré s'étire même au-delà de la raison perçant le ciel de son doigt effilé (ill. 12).

Ill. 12 : Féré, Concours sur projet rendu de 1^{ère} classe de mai 1925



Élévation, coupe et plan, *Concours 1924-1925*, pl. 143
Cl. O. Liardet

Le phare entre dans la modernité

- 33 À partir de l'entre-deux-guerres, les architectes commencèrent à être sollicités pour la construction des phares ou des feux d'entrée de port comme Gustave Umbdenstock au feu Saint-Pol à Dunkerque ou bien André Pavlovsky dans le port de Saint-Jean-de-Luz⁴⁶. L'École continua à s'y intéresser également avec la même régularité.
- 34 À la suite des destructions de la Seconde Guerre mondiale, les architectes furent sollicités pour proposer les plans de reconstruction des villes sinistrées parfois dès après la capitulation du 4 juin 1940 comme celle de Dunkerque par exemple⁴⁷. Après la Libération, les travaux furent partout lancés. De leur côté, les ingénieurs des ponts et chaussées se trouvaient occupés à la reconstitution des infrastructures et des équipements, en particulier les ports, détruits pendant les bombardements alliés et la retraite allemande.
- 35 Les phares furent alors victime de leur utilité et les Allemands en détruisirent ou en endommagèrent près de 170⁴⁸. Après un premier état des dégâts fin 1944, le service des Phares et balises lança un large programme de reconstitution du parc de phares, d'abord en rétablissant des feux provisoires sur des tours existantes comme par exemple sur

l'hôtel de ville du Touquet ou sur des édicules provisoires tel le phare de la Pointe d'Alprech au Portel. En 1950, les travaux devaient atteindre leur terme afin de permettre la navigation sur l'ensemble des côtes métropolitaines et deux ans plus tard, il s'achevait effectivement pour une large part⁴⁹. Que ce soit à cause de la tâche immense de reconstitution à accomplir, soit parce qu'ils avaient tissé des liens avec des architectes, les ingénieurs locaux firent appel, de manière plus fréquente, à des architectes pour la reconstruction d'un certain nombre de phare. Plusieurs des articles de ce numéro en montrent l'intérêt pour le Service, notamment sur le plan esthétique.

- 36 L'École des Beaux-Arts, après le traumatisme de la guerre, ne reprit ses concours de phare seulement qu'à partir de 1957, puis de nouveau en mai 1960 et en mars 1966 à la veille de la scission des sections de l'École. Tous arrivaient à la fin du grand mouvement de reconstruction, mais étaient le reflet des débouchés en cours pour les élèves - architectes. Celui de 1960 est particulièrement intéressant puisqu'il exposait dans son programme les réticences des enseignants de l'École pour les matériaux nouveaux, au profit de la traditionnelle construction en pierre :

« Les phares métalliques sont trop chauds en été et trop froids en hiver. Le béton armé, dans sa forme actuelle, présente une inconnue pour l'avenir. La pierre en tant que matériau durable, est donc généralement recommandée, particulièrement au contact de l'air marin⁵⁰. »

- 37 Pour autant, le programme laissait libres les concurrents du mode de construction. Ceux dont les dessins sont conservés, se tournèrent vers la pierre, avec un choix d'appareil assez varié, mais surtout dans une mise en page plus proche des effets du béton armé (ill. 13).

Ill. 13 : J. Dellus, Concours sur projet rendu de 1^{ère} classe de mai 1960



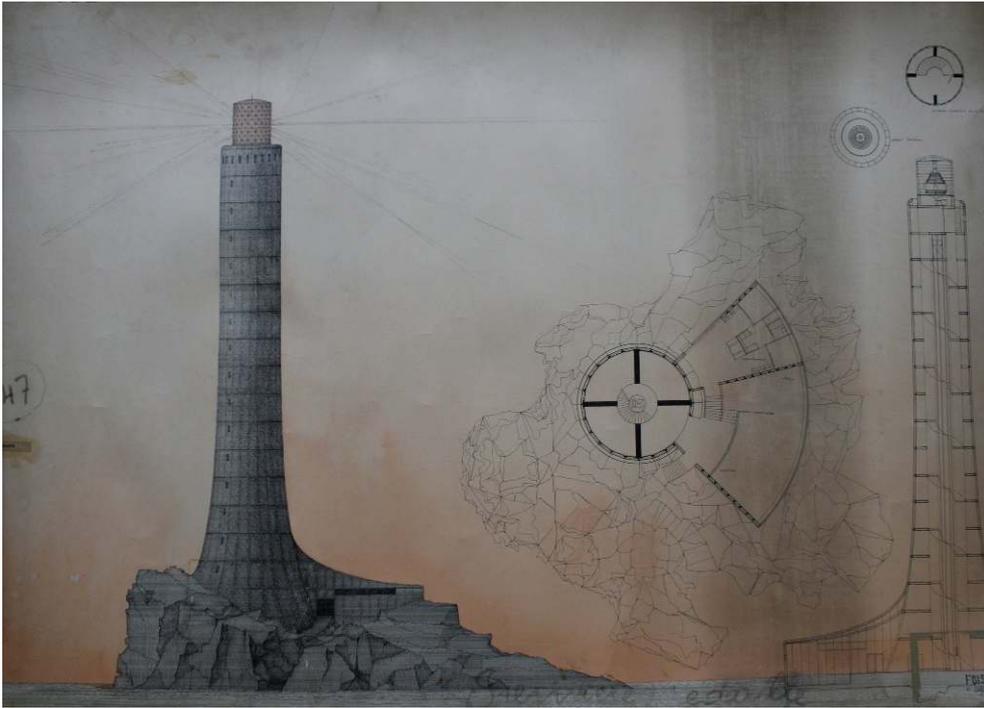
Élévation ; coupe et plans, *Concours 1959-1960*, pl. 46

Cl. O. Liardet

- 38 Un seul, Raymond Foissac, fit le choix du métal, pour autant que l'on puisse en juger sur le dessin conservé, non seulement pour la tour, mais également pour le bâtiment de

service en quart de cercle placé à sa base, donnant à ce métal la même couleur que le rocher qui le porte et qu'il prolonge jusqu'à une lanterne singulière (ill. 14).

Ill. 14 : R. Foissac, Concours sur projet rendu de 1^{ère} classe de mai 1960



Élévation ; coupe et plans, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Pj 2784

Cl. O. Liardet

- 39 Le XX^e siècle est une période plus significative pour l'histoire de l'enseignement académique que pour celle des phares eux-mêmes. Si l'École continuait d'accompagner les tendances du moment, avec moins de ferveur pour certains sujets comme le phare, elle apparaissait surtout pour beaucoup comme un suiveur à la traîne. Cette incapacité, supposée et en partie réelle, à se renouveler, à proposer aux élèves architectes des sujets et un mode d'enseignement adaptés à la réalité du monde contemporain, aboutit quelques années plus tard à l'implosion du système et à la création des unités pédagogique d'architecture en 1968.
- 40 Les phares n'intéressèrent pas seulement les élèves - architectes de l'École des beaux-arts, mais aussi les ingénieurs au sein de l'École des ponts et chaussées qui en firent logiquement un objet d'étude. L'absence d'études sérielles sur les sujets donnés dans les écoles d'architecture ou d'ingénieurs, en France ou à l'étranger, ne permet pas pour le moment des comparaisons fructueuses, en partie parce qu'il n'existait aucune école aussi hégémonique dans un pays centralisé. Pourtant une seule plongée dans les quelques études disponibles sur l'Académie royale de Belgique fait déjà apparaître chez un de ses élèves, et pas des moindres, un projet de phare à la fin du XIX^e siècle⁵¹. Victor Horta, puisqu'il s'agit de lui, est surtout connu pour ses originales productions Art nouveau et ne construisit jamais de phare. Pourtant, lors de son cursus scolaire, il concourut sur un projet de « Phare Baudouin », en l'honneur de l'héritier du trône en 1888⁵². Nul doute que la mise en ligne de documents numérisés ou de bases de données sur les projets scolaires des élèves-architectes permette dans l'avenir d'avancer dans la compréhension de leur

éducation au sein des institutions « académiques » et d'effectuer des comparaisons offrant une vision plus large du traitement du sujet.

ANNEXES

Liste des concours de phare et concernant la signalisation maritime 1812-1966

N°	Date	Lieu	Titre	Notes
1	1812	Paris	Concours de phare	
2	1813	Paris	Concours de phare	
3	1814	Paris	Concours de phare	
4	1815	Paris	Concours de phare	
5	1816	Paris	Concours de phare	
6	1817	Paris	Concours de phare	
7	1818	Paris	Concours de phare	
8	1819	Paris	Concours de phare	
9	1820	Paris	Concours de phare	
10	1821	Paris	Concours de phare	
11	1822	Paris	Concours de phare	
12	1823	Paris	Concours de phare	
13	1824	Paris	Concours de phare	
14	1825	Paris	Concours de phare	
15	1826	Paris	Concours de phare	
16	1827	Paris	Concours de phare	
17	1828	Paris	Concours de phare	
18	1829	Paris	Concours de phare	
19	1830	Paris	Concours de phare	
20	1831	Paris	Concours de phare	
21	1832	Paris	Concours de phare	
22	1833	Paris	Concours de phare	
23	1834	Paris	Concours de phare	
24	1835	Paris	Concours de phare	
25	1836	Paris	Concours de phare	
26	1837	Paris	Concours de phare	
27	1838	Paris	Concours de phare	
28	1839	Paris	Concours de phare	
29	1840	Paris	Concours de phare	
30	1841	Paris	Concours de phare	
31	1842	Paris	Concours de phare	
32	1843	Paris	Concours de phare	
33	1844	Paris	Concours de phare	
34	1845	Paris	Concours de phare	
35	1846	Paris	Concours de phare	
36	1847	Paris	Concours de phare	
37	1848	Paris	Concours de phare	
38	1849	Paris	Concours de phare	
39	1850	Paris	Concours de phare	
40	1851	Paris	Concours de phare	
41	1852	Paris	Concours de phare	
42	1853	Paris	Concours de phare	
43	1854	Paris	Concours de phare	
44	1855	Paris	Concours de phare	
45	1856	Paris	Concours de phare	
46	1857	Paris	Concours de phare	
47	1858	Paris	Concours de phare	
48	1859	Paris	Concours de phare	
49	1860	Paris	Concours de phare	
50	1861	Paris	Concours de phare	
51	1862	Paris	Concours de phare	
52	1863	Paris	Concours de phare	
53	1864	Paris	Concours de phare	
54	1865	Paris	Concours de phare	
55	1866	Paris	Concours de phare	

NOTES

1. Henry Guédy, *Dictionnaire d'architecture donnant l'explication de tous les termes employés en Architecture, Beaux-Arts, Jurisprudence et Travaux publics*, Paris, 1902, p. 401.
2. Ce nombre résulte d'un dépouillement systématique des procès-verbaux des assemblées des professeurs de la section d'architecture conservés dans la sous-série AJ⁵² aux Archives nationales (jusqu'en 1920, les suivants étant indisponibles pour cause de déménagement) et des jugements de concours imprimés à partir de 1906 (*École nationale supérieure des Beaux-Arts. Concours d'Architecture de l'Année Scolaire...*, Paris, Auguste Vincent & C^{ie}, abrégé en *Concours*), complétés par les dépouillements réalisés par Marie-Laure Crosnier-Leconte pour les sujets de diplôme. Pas moins de 47 projets ont pu être identifiés dans les collections publiques et les jugements imprimés pour les concours de phares, sept pour ceux des stations d'éclairage, deux

pour les lazarets, douze pour les tours d'avant-port. L'ensemble des données collectées a été rassemblé dans une annexe en fin d'article.

3. Sur la survivance de l'enseignement académique voir Christopher Drew Armstrong, *Julien-David Leroy and the Making of Architectural History*, Londres, 2012, 300 p. et Richard Chafee, « The Teaching of Architecture at the École des Beaux-Arts », dans Arthur Drexler dir., *The Architecture of the École des Beaux-Arts*, Londres, 1977, p. 60-109.

4. Sur l'évolution des principes de composition et de l'enseignement de l'École voir David Van Zanten, « Architectural composition at the École des Beaux-Arts from Charles Percier to Charles Garnier », dans A. Drexler dir., *op. cit.*, p. 110-323; Richard A. Moore, « Academic Dessin Theory in France after the Reorganization of 1863 », *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. XXXVI, n°3, octobre 1977, p. 144-174, et Jacques Lucan, *Composition, non-composition. Architecture et théories, XIX^e-XX^e siècles*, Lausanne, 2009, 607 p.

5. Voir Annie Jacques, « The programme of the architectural section of the École des Beaux-Arts, 1819-1914 », dans Robin Middleton dir., *The Beaux-Arts and nineteenth-century French architecture*, Londres, 1982, p. 58-65.

6. Pour des exemples de parcours bien documentés dans la première moitié du XIX^e siècle, voir Jean-Michel Leniaud, *Jean-Baptiste Lassus (1807-1857) ou le temps retrouvé des cathédrales*, Genève-Paris, 1980, p. 20-26 ; Marie-Agnès Gilot, *Augustin-Nicolas Caristie (1781-1862). Culture architecturale et carrière administrative d'un Grand Prix de Rome*, thèse de doctorat, Université de Toulouse-Le Mirail, 2007, vol. 1, p. 31-66 et Fabienne Doulat, *Guillaume-Abel Blouet, un architecte en son temps 1795-1853*, thèse de doctorat, E.P.H.E., 1^{ère} partie (formation), en cours.

7. Voir J.-M. Leniaud, « Le programme d'une bibliothèque au XIX^e siècle », dans J.-M. Leniaud dir., *Des palais pour les livres. Labrouste, Sainte-Geneviève et les bibliothèques*, Paris, 2002, p. 10-23 ; Louis Visconti (1791-1853), Paris, 1991, notamment Simone Balaye et Kinga Kantorska, « Une bibliothèque nationale rue de Richelieu », p. 112-124, Françoise Hamon, « La bibliothèque indésirable. Un feuillet à rebondissements », p. 125-132, id., « Les projets de Visconti », p. 133-141 ; sur Labrouste, voir les mises au point dans Corinne Béliet, Barry Bergdoll et Marc Lecœur dir., *Henri Labrouste (1801-1875), architecte. La structure mise en lumière*, cat. d'expo., Paris, Nicolas Chaudun/Cité de l'architecture & du patrimoine/The Museum of Modern Art/Bibliothèque nationale de France, 2012, 272 p.

8. Concours 1931-1932, pl. 60-63.

9. Concours 1955-1956, p. 8-10, pl. 13-14.

10. Bertrand Lemoine, « Apprendre à construire : la formation technique des architectes à l'École des Beaux-Arts au XIX^e siècle », *48-14*, n°2, 1990, p. 22-34.

11. Sept volumes de texte et un atlas de planches (Paris, 1802-17). Voir Robin Middleton et Marie-Noëlle Baudouin-Matuszek, Jean Rondelet: *The Architect as Technician*, New Haven (Conn.)-Londres, 2008, 360 p.

12. Antonio Bruculeri, « Building Construction and Architectural Practice: The Teaching of François Marie Jaÿ at the École des Beaux-Arts of Paris (1824-1863) », dans *Proceedings of the Third International Congress on Construction History*, Brandenburg University of Technology, Cottbus, 20-24 mai 2009, Berlin, 2009, vol. 1, p. 245-255. Jaÿ fut l'élève de Rondelet, puis son répétiteur à partir de 1820. Pour le détail voir notre notice dans l'AKL, à paraître fin 2012.

13. Voir Charles Gourlier, *Notice historique sur le service des travaux des Bâtiments Civils à Paris et dans les départements depuis la création de ce service en l'An IV, 1795-1848*, Paris, 1848 ; Georges Teyssot, « Planning and building in towns : the system of the Bâtiments Civils in France, 1795-1848 », dans R. Middleton dir. *The Beaux-Arts op. cit.*, p. 34-49; Lauren M. O'Connell, « Redefining the Past: Revolutionary Architecture and the Conseil des Bâtiments civils », *The Art Bulletin*, vol. LXXVII, n° 2, juin 1995, p. 207-224.

14. Voir Pierre Pinon, *Louis-Pierre et Victor Baltard*, Paris, 2005, 212 p.

15. Voir Jean-Christophe Fichou dir., Noël Le Hénaff, Xavier Mével, *Phares. Histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*, Douarnenez, 2006, 451 p. et Vincent Guigueno, *Au service des phares. La signalisation maritime en France XIX^e-XX^e siècle*, Rennes, 2001, 257 p.
16. Commission des Phares, Rapport contenant l'exposition du système adopté par la Commission des phares pour éclairer les côtes de France, Paris, 1825, avec carte.
17. Voir Hélène Lipstadt et Harvey Mendelsohn dir., *Architectes et Ingénieurs dans la presse : polémique, débat, conflit*, rapport CORDA, Paris, 1980, 306 p.
18. Formé à l'École polytechnique, puis à l'École des Beaux-Arts et à l'École des Ponts et Chaussées, Reynaud publia un *Traité d'architecture* en 1850-58 qui connut un immense succès auprès des architectes. Sur Reynaud et les phares voir infra les articles de Marcelo Puppi et de Vincent Guigueno.
19. Les dessins sont conservés dans le volume 7 des concours de construction générale de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts, f° 27 et suivants.
20. Le traité fut mis à jour en 1847-48 par Guillaume-Abel Blouet, professeur de théorie à l'École, prolongeant son enseignement constructif (voir la communication de Fabienne Doulat au colloque Labrouste en octobre 2012).
21. Concours de 2^e classe de construction fer rendu d'octobre 1842. Arch. nat., AJ⁵² 105, p. 378 et sq. Les dessins des six concurrents sont conservés dans le volume 9 des concours de construction fer de l'École nat. sup. des Beaux-Arts, f° 1 et suivants.
22. Voir infra l'article de Vincent Guigueno sur les constructions métalliques.
23. Deux des dessins sont reproduits dans Bruno Girveau dir., *Charles Garnier. Un architecte pour un empire*, cat. d'expo., ENSBA, Paris, 2010, p. 178-179.
24. Arch. nat., AJ⁵² 128 n°238.
25. L'École ne possédait un local spécifique pour sa bibliothèque qu'à partir de 1864, voir Fabienne Doulat et Christine Vendredi-Auzanneau, « Le fonds de livres d'architecture à la bibliothèque de l'École des Beaux-Arts au XIX^e siècle », dans J.-M. Leniaud et Béatrice Bouvier, *Le livre d'architecte XV^e-XX^e siècle éditions, représentations et bibliothèques*, Paris, études et rencontres de l'École des chartes n° 11, 2002, p. 247-270. Des bibliothèques existaient également dans les ateliers, mais contenaient essentiellement les grands ouvrages classiques.
26. Concours 1924-1925, p. 32.
27. Arch. nat., AJ⁵² 142.
28. Voir J.-N.-L. Durand, *Recueil et parallèle des édifices de tout genre anciens et modernes*, Paris, ans VIII-IX, t. 1, p. 34-36, t. 2, pl. 25 ou bien, à l'autre bout du siècle, La Grande encyclopédie. Inventaire raisonné des sciences, des lettres et des arts, Paris, t. 26, 1899, p. 581-593.
29. Arch. nat., AJ⁵² 133.
30. Arch. nat., AJ⁵² 131.
31. Arch. nat., AJ⁵² 141.
32. Arch. nat., AJ⁵² 128 n°238.
33. Voir *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, 1852, pl. 9 et Musée d'Orsay, ARO 2000 5 à 8 (projet Lisch). Pour ce dernier projet voir également Marc Le Cœur, « Labrouste, chef d'école », dans *Henri Labrouste op. cit.*, 2012, p. 193-199, en particulier p. 192 (illustration) et 199. Je remercie Marc Le Cœur de m'avoir indiqué ces références.
34. Concours 1911-1912, p. 5.
35. Concours 1938-1939, p. 21-22.
36. Sur les formes des phares voir J.-C. Fichou dir., *Phares op. cit.*, p. 200-201.
37. H. Guédy, *Dictionnaire op. cit.*, 1902, p. 401.
38. Je remercie Jean-Christophe Fichou d'avoir pointé ce fait lors d'une conférence commune faite au Musée national de la Marine le 10 mai 2012 dans le cadre de l'exposition « Phares ».
39. Concours 1959-1960, pl. 46.
40. Concours 1957-1958, pl. 6.

41. Joëlle Neuenschwander Feihl, *Dessins d'architecture. Les travaux de l'élève architecte Frédéric de Morsier à l'École des Beaux-Arts de Paris 1882-1890*, Lausanne, 2011, p. 28, 30 (illustration) et 90.
42. Concours 1911-1912, p. 5 (programme), pl. 232-241 (projets primés).
43. Voir les cas du Touquet et Saint-Jean-de-Luz dans ce numéro.
44. Concours 1906-1907, p. 253-254 et pl. 24-27.
45. Idem, pl. 27. Maurice Durand (1884-1978) réalisa plus tard des phares en Vendée (sur ce point, voir supra l'article d'Alain Delaval avec illustration). Le projet fut exposé au salon la même année (Livret du Salon de 1907, p. 345).
46. Voir infra l'article de Fabienne Doulat sur Pavlovsky.
47. Dunkerque. Dunes, briques et béton, *Cahiers du Patrimoine* n°41, Lille, 1995, p. 227 et sq.
48. Sur les phares dans la tourmente de la Seconde Guerre mondiale, voir J.-C. Fichou dir., *Phares op. cit.*, p. 350-363.
49. Voir J.-C. Fichou dir., *Phares op. cit.*, p. 364 et sq. Pour le littoral du Nord de la France par exemple, les phares ou grands feux détruits entièrement pendant la guerre, au nombre de cinq (feu Saint-Pol à Dunkerque, phares du Cap Gris-Nez, de la Pointe d'Alprech, du Touquet et de Berck), furent tous reconstruits à cette date par des architectes (à l'exception de celui d'Alprech).
50. Concours 1959-1960, p. 24.
51. Victor-Gaston Martiny et Nadia Mosselmans, « L'enseignement de l'architecture à l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles des origines à la réforme de 1977 », dans *Académie de Bruxelles. Deux siècles d'architecture*, Bruxelles, 1989, p. 18-95, en particulier p. 63.
52. *L'Émulation*, 1889, pl. 16.

RÉSUMÉS

L'École des Beaux-Arts fut la plus grande institution d'enseignement artistique en France de sa création au début du XIX^e siècle. Cet enseignement mettait en avant une approche théorique de l'architecture basée sur l'art de la composition, mais également certains aspects constructifs. Des concours périodiques permettaient aux jeunes élèves-architectes de se confronter à des programmes plus ou moins complexes dont les sujets s'appuyaient souvent sur l'actualité architecturale, et de proposer les solutions techniques de leur réalisation. L'intérêt de l'École pour l'objet phare correspondait au développement des réflexions et aux constructions réalisées par la Commission des Phares créée en 1811 et son vaste programme d'éclairage des côtes décidé en 1825. Pendant toute la période envisagée, de 1812 à la fin de la section d'architecture à l'École en 1968, pas moins d'une trentaine de concours et de sujets de diplôme concernèrent la signalisation maritime, phares, fanaux, feux ou sémaphore. Régulier, le sujet du phare, revenait chaque décennie afin d'habituer les architectes à la réalisation d'un objet spécifique, par sa forme et sa fonction autant que par sa position géographique, permettant toutes les audaces architectoniques et les fantaisies de jeunes artistes avides d'exprimer leur art.

Since its creation in the early 19th century, the École des Beaux-Arts was the largest and most prestigious institution for art education in France. Though the training of architects emphasized a theoretical approach to the art of composition, aspects of construction were also included in the curriculum. The pedagogy of the school centered on regular design competitions that allowed young architecture students to apply their knowledge to more or less complex programs often related to contemporary building needs and sometimes requiring sophisticated technical

solutions. Programs for lighthouses given to students of the École des Beaux-Arts were closely related to the work of the Commission des Phares, the central administration created in 1811 responsible for developing and implementing a vast program for building lighthouses along the coasts of France. From 1812 to 1968, over thirty competitions and diploma subjects given to students concerned maritime signaling, lighthouses, and beacons. Lighthouses occurred regularly as competition subjects every decade to accustom architects to the formal and technical problems involved in their design. The form, function and geographic location of the lighthouse gave students keen on expressing their art opportunities to explore an array of daring and fantastic architectural solutions during the entire period that architecture was taught at the École des Beaux-Arts.

Die *École des beaux-arts* galt von ihrer Errichtung bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts als die bedeutendste künstlerische Unterrichtsstätte in Frankreich. Dieser Unterricht bestand auf eine theoretische Annäherung der Architektur, gestützt auf die Kunst der Komposition, aber auch auf gewisse Bauprinzipien. Die periodischen Wettbewerbe gaben den jungen Architekturschülern Anlass, mit mehr oder weniger komplexen gegenwartsbezogenen Bauprogrammen konfrontiert zu werden, zu deren technischen Ausführungslösungen sie beitragen durften. Das besondere Interesse der Schule für das Bauobjekt Leuchtfeuer entsprach der Entwicklung der damaligen Überlegungen und Bauten, die seit der Einrichtung der *Commission des Phares* von 1811 folgten. Diese beschloss 1825 ein umfassendes Programm für die Beleuchtung der Küsten. Während der ganzen berücksichtigten Periode, von 1812 bis zu der Absonderung des Fachbereichs Architektur von der Schule 1968 bezogen sich nicht weniger als dreißig Preis- und Diplomthemen auf die verschiedenen Navigationssignale wie Leuchttürme, Laternen, Leuchtfeuer und Semaphoren. Das Thema Leuchtturm wiederholte sich regelmäßig alle Jahrzehnte, um die Architekten mit der Durchführung eines spezifischen Bauobjektes vertraut zu machen. Dessen Form, Funktion sowie dessen geographische Lage gestatten alle freizügigen architektonischen Versuche und fördern die Phantasie eifriger junger Künstler, um ihre Kunst unbedingt ausdrücken zu können.

AUTEUR

OLIVIER LIARDET

Olivier Liardet, né en 1969, est chargé d'études documentaires à la conservation régionale des monuments historiques du Nord-Pas-de-Calais depuis septembre 2004, chargé de la protection au titre des monuments historiques. En collaboration avec sa collègue Anne Lefebvre, il a conduit plusieurs campagnes thématiques de protection concernant les églises de Flandre, les temples protestants, le patrimoine du bassin minier afin de préparer la candidature au Patrimoine mondial (Unesco) et les phares (campagne nationale à l'initiative du ministère de la Culture et du ministère en charge de la Mer). Dans le cadre de ce travail, il a réalisé plusieurs publications concernant le patrimoine régional. Ses publications portent sur l'histoire de l'architecture et le patrimoine monumental français, notamment les travaux de l'architecte Charles-Auguste Questel (1807-1888). Il s'est également intéressé à la création architecturale à Nîmes et dans le Gard dans la première moitié du XIX^e siècle. Ses derniers travaux ont porté sur l'architecte Garnier dans le cadre de l'exposition Charles Garnier. Un architecte pour un empire (« Charles Garnier, voyageur éclairé ou rêveur impénitent ? », Paris, ENSBA, 2010). Depuis 1999, il participe à l'élaboration de notices biographiques d'architectes et d'ingénieurs français du XIX^e siècle pour l'*Allgemeines Künstlerlexikon*. Adresse électronique : olivier.liardet@culture.gouv.fr.