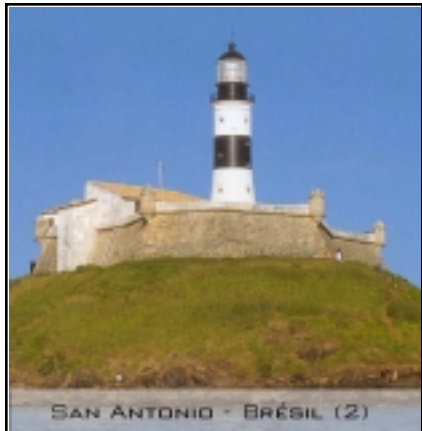




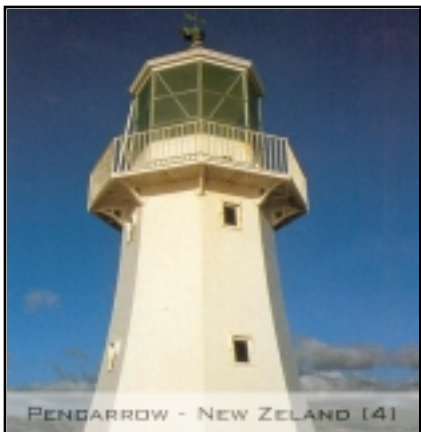
CORDOUAN - FRANCE (1)



SAN ANTONIO - BRÉSIL (2)



OSTENDE - BELGIQUE (3)



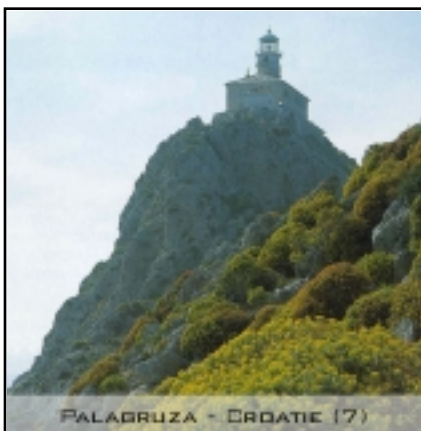
PENDARROW - NEW ZELAND (4)



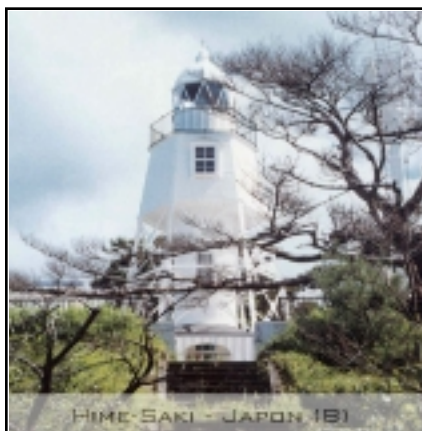
ROMAN ROCK - AFR. DU SUD (5)



RACHGOUN - ALGÉRIE (6)



PALAGRUŽA - CROATIE (7)



HIME-SAKI - JAPON (8)

AU MILIEU COULE  
L'ARCHITECTURE...

OBSERVATIONS: UN PHARE  
EST AVANT TOUT SIMPLE ET  
FONCTIONNEL ET POURTANT IL  
EST SOURCE DE TANT DE  
CONTRASTES ET D'ÉMOTIONS...

Les phares... des tours parmi toutes celles qui découpent l'horizontalité du paysage. Oui, mais celles-là doivent leur existence à une fonction d'avertissement, alors que la plupart des tours n'expliquent leur hauteur que par une relation d'ordre spirituel (expression d'une élévation spirituelle, symbole d'un lieu de culte) ou par une aspiration de pouvoir (expression d'une recherche de prestige, symbole d'une ville). Quoi qu'il en soit, les tours et plus particulièrement les phares se veulent des signaux, des repères, des balises, des jalons... Les phares viennent percer une étendue plane grâce à leur silhouette élancée. Ce sont des points facilement distinguables et repérables dans l'immensité du paysage : de petites lignes verticales dans un univers horizontal.

Pour reprendre les idées de Kandinsky<sup>14</sup>, peintre abstrait du début de ce XX<sup>ème</sup> siècle, « *l'horizontale est donc la base de soutien froide* », ici l'horizon, l'étendue définie par la surface de l'eau qui est perturbé par une présence verticale, comme un pic dans un graphique. La rencontre entre horizontal et vertical se signale par une tension, une dynamique, une direction, un mouvement induit au cœur d'un paysage...

La hauteur d'un phare est fonction de la portée qu'il doit avoir. Cette hauteur est influencée par l'altitude du lieu de construction. Pour repérer un phare, on distingue la portée géographique de la portée lumineuse. La portée géographique est la distance à laquelle la forme arrondie de l'océan permet au navigateur de voir un phare. Elle dépend non seulement de la hauteur de la lampe mais aussi de la hauteur à laquelle le navigateur se trouve sur son bateau. La portée lumineuse est la distance à laquelle la lumière du phare est vue par le navigateur. Elle varie en fonction de la puissance de la lampe et de la composition de l'atmosphère. Ces notions de portée ont donc une influence indéniable sur les phares...

---

<sup>14</sup> KANDINSKY (W.), Point et ligne sur plan, Editions Gallimard, Paris, 1995 (dernière édition), p.69.

Il est à noter que ce livre a été traduit en Français pour la première fois en 1970 alors que Kandinsky est mort en 1944.

Mais, qu'en est-il des formes, des aspects, des couleurs, des teintes, des nuances, des tons, des matières, des textures, des matériaux, des silhouettes, des allures, des lignes, des courbes, des tracés, des gabarits,... Pour plonger dans cet univers riche et varié, un petit tour du monde s'impose.

Commencer par l'incontournable, l'inévitable, le Versailles des mers, le roi des phares, le phare des rois... le phare de Cordouan. Déjà au XI<sup>ème</sup> siècle, des moines allumaient un fanal sur l'îlot de Cordouan, juste en face de l'estuaire de Gironde qui mène jusqu'à Bordeaux en raison du trafic maritime intense. Vers 1355, on érige une première tour de forme polygonale de 16 mètres de haut au sommet de laquelle on allumait un feu de bois. Mais, la nature prit bientôt le dessus et détériora peu à peu cet édifice. Il fallut attendre le règne d'Henri III, fin du XVI<sup>ème</sup> siècle, pour qu'on entreprenne la construction d'un nouvel édifice qui prit forme sous le règne d'Henri IV grâce à l'architecte et ingénieur Louis de Foix. Louis de Foix l'envisagea comme un temple dédié à la gloire des deux rois et à l'autorité de l'église. Il pensait réunir en un bâtiment un phare, une forteresse, une église et une résidence royale. Le phare entra finalement en service en 1611 après plus de 20 ans de travaux acharnés et de bataille incessante contre les flots. Moins de 35 ans plus tard, la mer prit déjà le dessus et démontra de nouveau sa puissance insurmontable. Le feu fut de plus en plus délaissé et les naufrages se multiplièrent. Suite à de nombreuses protestations, la circonscription de Bordeaux prit les choses en main et renforça l'édifice. En 1786, l'ingénieur Joseph Teulère, officiant pour la ville de Bordeaux, entreprit de surélever la tour de 20 mètres qui prit alors sa forme actuelle.

Et aujourd'hui, comment se présente-t-elle, cette fameuse tour ? Une enceinte semble avoir jailli de l'eau, une enceinte en pierre de taille qui est là pour défier la mer et ses flots dévastateurs. Au creux de cette enceinte viennent se loger des bâtiments affectés aux gardiens. Cela peut se définir comme un véritable promontoire au milieu duquel est venue prendre place une tour tronconique de 67,5 mètres de haut. Cette forme au plan circulaire minimise les effets du vent et de la houle auxquels la tour est fortement exposée. La construction est réalisée en maçonnerie et pierre de taille, matériaux qui résistent particulièrement bien à la compression mais il a fallu également résister au renversement.

Ce projet est ambitieux et novateur pour son époque. Son programme va nettement plus loin que les besoins d'un phare, qui pourrait se réduire à une réponse purement fonctionnelle. Ici, l'architecte en veut plus, il cherche à faire passer un message au travers d'un édifice utilitaire. Cette tour devient le symbole d'une nation en quête de pouvoir et de puissance. Cela se traduit au travers de cet édifice exagérément sophistiqué, qui conjugue et décline une fonction au travers d'une architecture grandiose.

Ensuite, 37°21'72" plus à l'ouest et 58°35'72" plus au sud, nous voilà face au phare de San Antonio, au Brésil, bâti en 1698 et reconnu comme le plus vieux du continent américain. Le phare a été construit au sein de la plus ancienne forteresse du Brésil, il s'agit d'un tronc de cône réalisé en maçonnerie et pierre. La tour est peinte en bandes horizontales noires et blanches. Ces « rayures » sont le vocabulaire de tout un langage maritime dont la grammaire est extrêmement complexe. Le jour, ce vocabulaire s'écrit en termes de formes et de couleurs et la nuit, la lumière prend le relais. L'optique de ce phare-ci produit deux éclats, un blanc et un rouge, toutes les cinq secondes. Le rythme de ces éclats qui balayent les flots définit des zones, des espaces, des lieux baignés tantôt d'ombre tantôt de lumière. Tout ce langage donne une identité au phare et rend chaque phare unique et facilement reconnaissable.

Le phare d'Ostende est également facilement reconnaissable grâce à deux grandes vagues bleues qui ondulent le long de sa tour blanche. Ce phare est le quatrième du nom à Ostende. Le premier fut victime de la frénésie immobilière et dut être abandonné parce que sa lumière n'était plus visible vers l'ouest. Le deuxième fut dynamité par les Allemands au cours de la Première Guerre Mondiale. Le troisième, construit pendant l'entre-deux-guerres, connut la même fin tragique que son prédécesseur pendant la Seconde Guerre Mondiale. Le phare d'aujourd'hui fut construit en 1949 au cœur d'un port et d'une ville meurtris par la guerre. Il fut baptisé « Lange Nelle », la Grande Nelly, surnom né de sa forme particulièrement élégante et élancée. A peine quarante ans plus tard, il était dans un état pitoyable. Au fil des ans, son béton avait été grignoté petit à petit par l'air marin. On parla même de destruction mais on opta finalement pour une remise à neuf. La tour fut renforcée de l'intérieur. On lui offrit également un nouveau visage, à l'initiative d'Ignace Van Isacker. Grâce à deux vagues bleues, Ignace Van Isacker donna une nouvelle dimension à ce phare...

« *Ce phare, le marin doit le voir dans la grisaille. Il était aussi gris que notre brouillard. Il égaille cette ville qui a derrière elle un passé qui me fait rêver.* »<sup>15</sup>

On est loin du phare de Cordouan. On privilégie un langage simple qui s'intègre parfaitement au contexte historique et environnemental. Epuré de tout ce qui peut paraître inutile, l'édifice gagne sans doute en force et en impact. L'œil s'accroche à l'essentiel et enregistre une balise, un point de repère, un signal, un but, un obstacle, un passage, un franchissement, un cap...

On passe maintenant de l'autre côté du globe, direction le phare de Pencarrow Head en Nouvelle-Zélande, érigé en 1859. On change de forme, et on découvre un octogone. On change de couleur, et on adopte le blanc. Et, on change de matériau, la tour est formée de l'assemblage d'éléments de fonte fabriqués en Angleterre, pays colonisateur oblige. Le métal ne fit cependant qu'une brève incursion dans l'histoire de l'architecture des phares à cause de sa forte corrosion en milieu marin.

A plusieurs milliers de kilomètres de là un autre phare en fonte découpe le paysage, le phare de Cap Roman Rock en Afrique du Sud. Il est composé d'éléments de fonte assemblés par boulons pour former une tour conique de presque 15 mètres de haut. Le projet initial était de remplir les trois premiers mètres de béton, mais on dut y renoncer et renforcer l'édifice par des bandages en fer forgé pour remédier aux fêlures qui se produisirent dans la fonte. On construisit alors un mur de granit de 1,2 m de large autour des 3,8 premiers mètres de la tour. Malgré ses inconvénients, la fonte permettait une certaine part de préfabrication, particulièrement appréciable quand on doit construire dans des sites comme celui-ci, un écueil presque continuellement à fleur d'eau à marée haute. Pour reprendre une citation de Paul Valéry, je dirais : « *Oser de tels travaux, c'est braver Neptune lui-même.* »

---

<sup>15</sup> Phrase d'Ignace Van Isacker extraite de : WARZÉE (P.), Les phares de la mer du Nord, Editeur Bernard Gilson, Bruxelles, 1999.

On reste sur le même continent mais on vogue vers son extrémité nord, jusqu'au phare de l'île de Rachgoun, érigé en 1870 en Algérie. Ce phare est une tour carrée, peu élevée, qui semble transpercer un large bâtiment rectangulaire assez bas. L'ensemble du site est entouré d'un mur à l'intérieur duquel se trouve une succession de cours et de petits bâtiments. Face à ce phare et à son entourage, on ne peut s'empêcher de penser à l'habitat typique de ces régions, des habitations blanches aux toits plats et aux faibles ouvertures pour répondre aux exigences et aux contraintes d'un climat chaud et sec. Les rares éléments de décoration sont extrêmement simples et s'inscrivent dans le même esprit.

Une jeune pousse qui semble germer au cœur d'un bâtiment, tel est également le phare de l'île de Vela Palagruza, en Croatie. Ce phare fut construit en pierre de taille au sommet d'un escarpement rocheux du haut duquel il surplombe la mer Adriatique. Ainsi, haut perché, c'est le premier phare que les marins aperçoivent en pénétrant en mer Adriatique.

Autre continent, autres mœurs... Quoique... Le pays du soleil levant adopta pour ses phares les techniques de construction utilisées par les Anglais et les Français. C'est pourquoi ces bâtiments, élevés à la demande des pays étrangers, sont pour la plupart de type occidental. Ainsi, le phare de Hime-Saki construit en 1895 est une tour hexagonale réalisée en fer et peinte en blanc.

Après ce bref tour du monde, replongeons dans l'univers de l'île Verte dont le phare répond particulièrement à une définition de Victor Hugo : « *Tout y est sobre, exact, nu, précis, correct. Un phare est un chiffre.* ». Ce phare n'est que de la roche cimentée, du bois peint et un système lumineux surmonté d'une coupole de cuivre. A l'origine, c'était une simple tour de pierre que l'on revêtit en 1870 de planches horizontales et le phare devint hexagonal. Puis, on remplaça les planches horizontales par de longues planches verticales peintes en blanc. A intervalles réguliers, on recommence, on répare et on repeint. Ce phare est un hymne à la sobriété et à la simplicité. Toute forme de décoration semble superflue. Cela n'empêche pas que chaque détail soit pensé de manière réfléchie. A la base de la coupole, on retrouve de petits tuyaux qui drainent la condensation. Tout est précis. En résumé, je dirais que ce phare allie utilité et ingéniosité et qu'il en découle une beauté formelle simple et élégante.

---

En bref... Nés des mains et des esprits des hommes, les phares ont parfois pris les caractéristiques architecturales du pays. Mais, quoi qu'il en soit, ils restent toujours avant tout utilitaires et fonctionnels. Ce sont des exemples types du célèbre principe « *form follows function* ». Ils semblent défier les kilomètres et les milles, les latitudes et les longitudes, pour s'exprimer dans un langage commun visible, reconnaissable et compréhensible de tous.

Les phares répondent à un besoin en faisant appel à des éléments architecturaux de leur contexte ou des innovations de leur époque, et en les interprétant. L'utilité et l'usage occupent le devant de la scène car il n'y a pas de place pour les fioritures dans le spectacle déchaîné que la mer peut offrir. Et pourtant, malgré leur simplicité, les phares sont des édifices qui ont du caractère, de la présence. Comme quoi simplicité, rationalité et fonctionnalité peuvent rimer avec monumentalité, force et résistance.

Tous ces qualificatifs nous immergent dans une autre histoire de l'architecture... le mouvement moderne. En effet, l'expression formelle de la structure devient l'esthétique du phare. La beauté et la pureté naissent de l'expression du système constructif. Cette théorie était déjà très en vogue au XIX<sup>ème</sup> siècle grâce à Viollet-le-Duc et à son rationalisme structurel. Et, en cela, on peut dire que le phare est avant-coureur du mouvement moderne...