

Les phares français éclairent quatre siècles de défis techniques, de puissances maritimes, de fureurs océaniques, de vie des hommes. C'est cette histoire que raconte l'exposition du musée de la Marine, à Paris.

Travailleurs de la mer

Par MARTINE
THOMAS-
BOURGNEUF

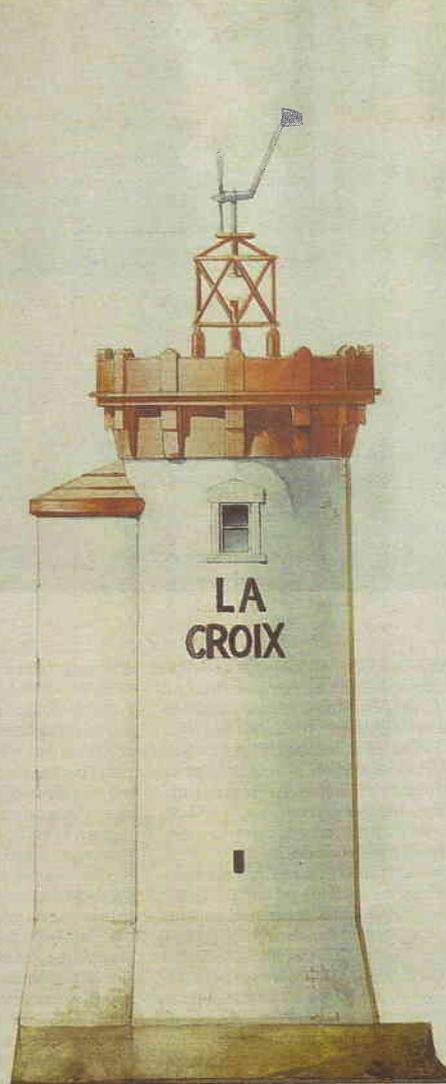
«**P**as moyen d'aller au phare, James.» Voilà ce qu'annonce, avec embarras, et parce que le ciel est trop menaçant, le mari

de M^{rs} Ramsay à leur fils. S'ensuivent un assombrissement du petit Anglais et de sa mère, et tout un roman, celui de Virginia Woolf, *la Promenade au phare*. Cette phrase, datée de 1927 et localisée aux îles Hébrides, se trouve en tout point contredite en 2012 à Paris où, quelle que soit la météorologie, la balade au grand air est possible, autorisée, voire recommandée, avec l'exposition *Phares* du musée national de la Marine.

Leur allure de costauds intemporels, le réconfort réflexe que leur simple silhouette suscite, ou encore la façon qu'ont certains d'être plantés au milieu des pires tourmentes de la mer, comme s'ils étaient là depuis toujours... Autant de sensations empêchant de soupçonner que ces édifices, pour immémoriaux qu'ils paraissent, ont une histoire – plutôt courte, de quelques siècles seulement – aventureuse, tumultueuse et gorgée d'hommes: c'est celle des phares de France que, pas à pas, on va découvrir dans l'exposition.

A la lumière d'un foyer brûlant

Elle démarre avec le plus vieux phare en mer au monde, encore en activité, celui de Cordouan. Il a été mis en service à l'embouchure de la Gironde en 1611, après rien moins que vingt-sept ans de travaux. Ce monument de la Renaissance – un vaste mur d'enceinte surmonté de trois étages en forme de cône, le tout coiffé d'un lanterneau – abrite, et c'est un fait unique, une chapelle royale au deuxième. Il a pour origine une commande express des rois Henri III et Henri IV, qui voulaient rendre moins dangereuse l'entrée de la «Rivière de Bordeaux», connue pour ses bancs de sable et ses rochers. «*Il y a une citerne, caves, chambres, cabinets, salle à manger, [...] des cuisines, magasins, forges et les autres commodités nécessaires à ceux qui ont soin de l'entretien des feux et des bâtiments*», lit-on dans un mémoire un siècle plus tard. Pourquoi en faire le point de départ de la chronologie? Parce que la tour de Cordouan



est la première qui soit une aide pour la navigation et, dans le même temps, une architecture ostentatoire symbolisant le pouvoir politique, donc destinée à impressionner les visiteurs, amis ou ennemis. Est-ce à dire que, jusqu'alors, le littoral français n'était pas équipé pour guider les marins? Certes pas: déjà sous l'Empire romain, puis au Moyen Âge, des «tours à feu» apparaissent dans les villes portuaires de la Manche (Boulogne, Dunkerque...) et des côtes méditerranéennes (Aigues-Mortes, Marseille...). A feu, oui, car la lumière était prodiguée par un foyer brûlant du bois.

A la fin du XVII^e siècle, soixante-dix ans après Cordouan, de nouveaux phares royaux s'allument sur le littoral français. Louis XIV confie à des ingénieurs militaires, sous la houlette de Vauban, l'édification d'une demi-douzaine de ces bâtiments – entre autres à Ré, Oléron, au cap Fréhel et à Ouessant, où le Stiff, trapu mais chic, fonctionne toujours. Des édifices hybrides qui jouent à la fois un rôle de signalisation et de défense des côtes.

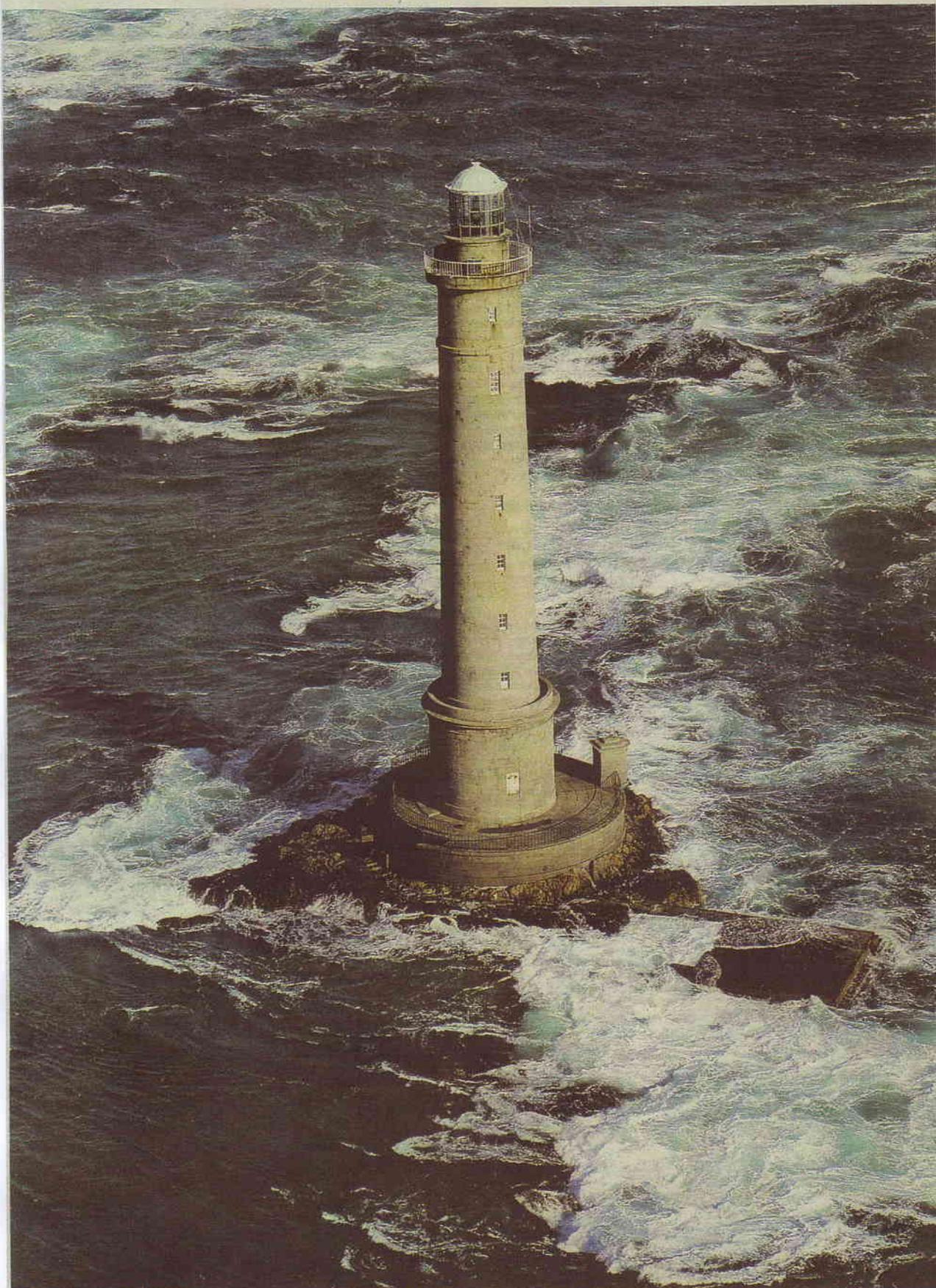
Savants et marins se mobilisent

Car construire des phares a bien sûr pour but d'améliorer la sécurité maritime, mais tout autant d'affirmer le contrôle des mers. Et, au XVII^e siècle, les Britanniques en sont les maîtres. Les concepteurs de l'exposition proposent de ce fait une traversée de la Manche momentanée afin de comprendre les modalités d'une suprématie qui va bientôt changer de visage. Depuis 1566, la signalisation maritime est déléguée par la Couronne à une corporation, la Trinity House, qui construit et entretient des phares grâce à des taxes perçues sur les navires, les *light dues*.

Des constructeurs privés bâtissent aussi des feux, avec à la clé d'autres impôts sur les ports. Pour éclairer les nuits des marins, on compte ainsi, en 1800, 54 phares pour les périlleuses côtes anglaises, sur les 130 existants de par le monde, dont une quinzaine en France.

La Révolution française ne s'inspirera que de très loin de ses voisins. Elle décrète que les phares sont un bien public gratuit, et les droits de feu sont supprimés. Elle met au travail le corps des ponts et chaussées, avec pour premiers résultats des innovations en série (comme les ré-





Page de gauche :
le phare de
La Croix, situé à
l'embouchure du
Trieux, dans les
Côtes-d'Armor.

DESSIN JEAN-BENOÎT
HÉRON

Ci-contre : Goury,
à la pointe de
La Hague,
dans la Manche.

PHOTO BRUNO
PLANCHAIS MARINE
NATIONALE

→ TRAVAILLEURS DE LA MER

flecteurs tournants), des campagnes de cartographie marine (ou hydrographie), et un inventaire de l'existant. En 1811, sous l'Empire, est créée à Paris la Commission des phares qui mobilise savants, marins et ingénieurs afin de rationaliser le système d'éclairage des côtes françaises – de l'aménagement du territoire avant la lettre. Le physicien Arago la rejoint en 1813 (il y restera quarante ans) et recrute un certain Augustin Fresnel, un polytechnicien, ingénieur des ponts. Le père des fameuses lentilles qui prendront son nom. Leurs caractéristiques : elles permettent, en rendant parallèles les rayons de la lumière, de la propager très au loin, tout en nécessitant beaucoup moins de matière pour la produire (successivement bois, charbon, huile ou vapeur de pétrole).

Lentille grand format

Le modeste Fresnel écrit : «*Il ne m'a pas fallu de longues réflexions pour songer à faire des lentilles à échelons et à les composer de plusieurs morceaux ; ces idées sont si simples qu'elles viennent promptement à la pensée.*» Il confie à Soleil, un opticien parisien au patronyme un brin prédestiné, la complexe fabrication de la première lentille de grand

«Les ténèbres disparaurent de la face de nos mers. Pour le marin qui se dirige d'après les constellations, ce fut comme un ciel de plus qu'elle fit descendre.»

Jules Michelet à propos des lentilles de Fresnel, dans la Mer

format. Installation au phare de Cordouan en 1823, franc succès : les marins apprécient la «*vivacité et la blancheur*» du nouveau feu, d'une portée de 18 milles nautiques par temps clair, soit plus de 33 kilomètres. Pourtant, l'ingénieur anglais Stevenson, père de l'écrivain et membre de la Trinity House, qui visite Cordouan dès 1824, se montre très sceptique. Erreur, car l'invention provoquera un complet bouleversement et les lentilles Fresnel, efficaces et encore en service de nos jours, seront adoptées en France et ailleurs.

L'historien Jules Michelet, dans la Mer, y verra une somptueuse métaphore : «*Les ténèbres disparaurent de la face de nos mers. Pour le marin qui se dirige d'après les constellations, ce fut comme un ciel de plus qu'elle fit descendre.*» Elle, c'était la France, armée dorénavant du puissant rayon de Fresnel. Ce changement de paradigme technologique s'accompagne du basculement de l'antécédente prééminence anglaise vers la France. Une très im-

pressionnante collection d'optiques de phares introduit ce parcours historique, dans un prologue éblouissant dans tous les sens du terme, tant les pièces montrées (certaines provenant du musée national d'Écosse) sont farmineuses, et tant leurs éclats de lumière nous happent ça et là.

Ça invente, ça carbure

Paris devient, au long du XIX^e siècle, la capitale des phares. Les administrations centralisées gèrent de près les matériels et, surtout, publient l'*Avis aux navigateurs* où sont consignés heure et allumage de dizaines de ces feux. Du côté de la recherche, le Service des phares procède à des expérimentations sur les optiques, les sources lumineuses ou encore les machines de rotation. Ça invente, ça carbure. Et, pressés par l'expansion des échanges internationaux, des migrations et des colonisations, des industriels, tous parisiens, fabriquent pour le monde entier – jusqu'au Japon. Un modèle de phare préfabriqué métallique, d'une cinquantaine de mètres de haut, est même mis au point. Gustave Eiffel, qui est de l'aventure, vendra quelques-unes de ces tours-là, en particulier à la Finlande. Parallèlement, les architectes du Service des phares font des prouesses. Léonor Fresnel, le frère cadet d'Augustin, s'y active et embauche Léonce Reynaud, une

forte tête renvoyée de polytechnique pour ses opinions républicaines. En 1834, il lui confie la construction des Héaux de Bréhat, en face de Paimpol : «*Je ne fus pas sans m'effrayer lorsque,*

rendu sur les lieux, je vis ces roches abruptes et déchiquetées et la mer furieuse qui les couvrait de son écume. Je n'avais pas l'idée de pareilles difficultés. Un examen attentif m'amena bientôt à les mesurer de sang-froid.» Chantier en pleine mer, mené avec réussite – et beaucoup de sang-froid en effet. Reynaud ne va alors plus cesser, jusqu'à la fin de sa vie en 1880, de faire bâtir des phares : «*Sur les 291 de divers ordres actuellement allumés [...], 131 ont été établis sous ma direction et la plupart d'après mes plans.*» Mais il n'y a pas que leur nombre pour stupéfier : ce seront des travaux ahurissants de difficulté réalisés par de valeureux «*cantonniers de la mer*». Ce fut le cas d'Armen, dans le Finistère, sur la chaussée de Sein. Des constructions souvent étonnantes, comme Spartel au Maroc, ou parfois lointaines, comme les phares des DOM-TOM. Si on ne peut pas véritablement parler de style Reynaud, car l'homme était éclectique,

«ses» ouvrages ont cependant tous en commun une remarquable qualité de composition architecturale soutenue par son exigence entêtée quant aux matériaux utilisés. On raconte qu'un entrepreneur a fait faillite lors de la construction de l'Espiguette dans le Gard, car ses pierres mal taillées se voyaient régulièrement refusées. «*On est fort éloigné [...] de ne pas se préoccuper de la beauté d'édifices qui, à raison de leur solidité, de leur isolement et de l'entretien que leur assure la permanence de leur utilité, sont appelés à transmettre notre souvenir à une longue suite de siècles,*» souligne-t-il. Serait-ce ce qui donne à beaucoup de nos phares ce petit air de famille ? Les traces monumentales qu'a laissées Reynaud ne sont ni les seules, ni les plus émouvantes. Pour la terre ferme et pour des feux moins hauts, il élabore un modèle-type de maison-phare, qui sera largement répliqué depuis la Bretagne (Millier, Sainte-Marine...) jusqu'à la Corse (la Pietra, Alistro, Senetos, la Madonetta...). Son credo : «*Les phares deservis par un seul gardien sont confiés pour la plupart à des hommes mariés, qui sont logés avec leur famille. [...] Cette disposition a l'avantage d'améliorer le sort du gardien, mais encore de donner l'assurance qu'il sera suppléé en cas de besoin dans son service, lequel est tellement facile qu'il peut être remis accidentellement à une femme ou même à un enfant. [...] La maison est accolée à la tour de manière que, si le gardien est obligé de se lever pour s'assurer de l'état de la flamme, au moins n'est-il pas forcé de s'exposer, au sortir du lit, à toutes les rigueurs de l'atmosphère.*»

Rotation révolutionnaire

Lors de nos promenades aux phares, nous vénérons Reynaud et Fresnel sans le savoir. Mais pas de femmes dans cet univers. Sauf une, la marquise de Blocqueville, fille du maréchal Davout, prince d'Eckmühl. Par testament, elle lègue en 1893 une petite fortune afin que soit construit, «*sur quelque point dangereux des côtes de France, non miné par la mer,*», un phare à la mémoire de son père. «*Les larmes versées par la fatalité des guerres, que je redoute et déteste plus que jamais, seront ainsi rachetées par les vies sauvées de la tempête.*» Bâti à la pointe de Penmarc'h, dans la baie d'Audierne, le phare d'Eckmühl s'allume en 1897, muni d'un système de rotation révolutionnaire utilisant la flottation sur mercure. Son éclat visible une fraction de seconde, un «*feu éclair*», revient très rapidement. C'était la performance exigée par les équipages des nouveaux bateaux à vapeur qui, filant à grande vitesse, ne se contentaient plus de leur seule puissance lumineuse. La fièvre cons-



Ci-contre, à gauche : Chassiron, sur la pointe nord de l'île d'Oléron. A droite : Lavezzi, proche des îles du même nom, en Corse-du-Sud.

DESSINS JEAN BENOÎT HERON



tructrice se calmera ensuite quelque peu, mais pas la passion pour les phares, qui seront continuellement entretenus, améliorés, adaptés à de nouvelles techniques. Après la Seconde Guerre mondiale, les maîtres d'œuvre jouent sur de nouveaux matériaux (le béton apparaît) et sur une ornementation extérieure comme intérieure leur ôtant un peu de leur austérité.

Lexique de balisage

Cette histoire foisonnante et voyageuse, technologique et architecturale, apparaît aussi bel et bien politique. Elle est amplement illustrée par des maquettes et des écorchés, des plans, coupes, élévations, des archives, des photographies, des objets techniques ou publicitaires, des éditions originales. Multiples, étonnants, souvent exceptionnels. Parfois surabondants. Par bonheur, les textes scandant les séquences historiques, qu'ils soient à lire ou à entendre, sont concis et agréables. Et, aux côtés de ces collections réunies auprès de différents fonds, dont celui du musée de la Marine, des montages d'archives donnent vie et chair aux sentinelles de pierre. Plus réussie encore dans ce parcours muséal: une série d'expériences ou de «manips», mécaniques et non pas informatiques, jalonne la déambulation, qu'il faille ici trouver la bonne distance focale, là vérifier la convergence avec Fresnel, ou encore attribuer à chaque phare sa signature. Une telle juxtaposition de pièces authentiques et d'artefacts muséographiques, à laquelle les musées scientifiques et leurs visiteurs sont habitués depuis longtemps, reste rare dans les expositions historiques. Elle est ici d'autant plus justifiée qu'elle coïncide avec l'identité même des phares, d'une certaine façon «interactive».

Les concepteurs ont, en plus, spécialement soigné les jeunes publics en leur réservant des visites guidées, un livret de découverte, et même un large et fictif atelier de navigation dans la rade de Lorient: il s'agit de se diriger et d'éviter les écueils non pas grâce aux phares mais, en plein jour, en interprétant une série de bouées, de tourelles et d'amers - le balisage. Des signes, formes et couleurs qui composent une langue particulière devant être intelligible partout.

Or, étrangement, cela n'a longtemps pas été le cas. A la suite de naufrages et de tractations, terribles les uns et les autres, des accords ont été finalement trouvés en 1970, qui séparent dorénavant le monde en deux zones lexicales de balisage (A pour Europe, Afrique et Australie, B pour Etats-Unis, l'Asie se divisant entre les deux), où le rouge et le vert n'ont pas le même sens pour le marin!

Deuxième partie de l'exposition, la vie dans les phares, avant leur automatisation dans les années 1990. Les gardiens, fonctionnaires depuis 1850, n'étaient pas vraiment des ronds-de-cuir, à en juger par les courts et palpitants documentaires sur l'allumage du feu, la veille, les relèves en bateau ou par hélicoptère, et les tâches quotidiennes, répétitives, précises, d'une vitale nécessité. «On met du temps dans le geste. On ne peut pas manquer le geste. Ça vient beaucoup du feu, des flammes.» Les travaux et les jours. Avec beaucoup de générosité, une ribambelle de films, de photos, d'objets à voir, de sons et de voix à écouter, fait éprouver par procuration cette si étrange manière de gagner sa vie, que ce soit en mer dans des phares dénommés «enfers» ou à terre dans des «paradis», les «purgatoires» qualifiant ceux des îles (aujourd'hui seuls 25 des 150 phares français ressortissent de la première catégorie).

Les économes paroles des uns et des autres disent frugalité, contemplation, parfois expérience limite. «Il fait jour encore. Le squelette de l'optique se dessine confusément sur la housse. Le feu demeure caché. Personne ne sait. Nous gouvernons. Parfois dans le cœur vide, rincé de toute image, s'allume toute seule une autre leur, comment le dire: la ferveur, peut-être. J'aime violemment cette vie, je veux toucher sa peau, sa vraie peau sans oripeaux. J'ai soudain l'impression que c'est très simple. Je voudrais un jour, avec juste les mots, dire cette simplicité. Toutes les grimaces en moi n'auraient plus d'importance», écrit Jean-Pierre Abraham dans *Armen*, du nom du phare dont il fut le gardien dans les années 60.

Trompettes et gongs

Détour par les sons de la mer. Lorsque la brume s'installe, il ne faut plus compter sur la lumière, mais sur les sirènes, à air comprimé si possible, après avoir essayé de faire sonner cloches, trompettes et même gongs les siècles passés. Puis une séquence est ménagée sur la place quasi obsessionnelle tenue par ces édifices dans nos imaginations, en montrant quelques fictions choisies, des extraits de films (comme

le célèbre *Gardiens de phare* de Jean Grémillon en 1929), de jeux vidéo, des couvertures de romans, des BD et toute une théorie de binouseries pour touristes - soit une brocante sympathique.

L'actualité conclut cette splendide fresque. A la fin du XX^e siècle, malgré des grèves et des affrontements sérieux (*Ouest-France*, qui soutenait les gardiens, titrait «Le pouvoir balise»), l'automatisation des phares français est réalisée. Les bâtiments sont déserts. Si, avec leurs feux désormais automatiques, ils servent toujours de signalisation, ils sont devenus secondaires dans le dispositif de sécurité maritime, car dépassés techniquement par les radars et les systèmes de localisation électronique tel le GPS. Ce sont maintenant des centres de surveillance régionaux qui contrôlent, voire organisent des trafics par mer ayant pris des proportions industrielles. Un nouvel âge commence pour nos chers phares: celui de leur patrimonialisation. Cordouan fut classé par Reynaud en 1862, suivi à distance par le ministère de la Culture qui, depuis 2010, a par exemple inscrit quatorze d'entre eux aux monuments

«Construits pour la sécurité des marins, les phares signalent désormais la mer aux terriens.»

Vincent Guigueno commissaire de l'exposition

historiques. «Construits pour la sécurité des marins, les phares signalent désormais la mer aux terriens», note avec une once de mélancolie Vincent Guigueno, le commissaire de l'exposition, qui en signe la très encyclopédique ligne éditoriale et muséographique.

Les aménagements scénographiques, dus à Nathalie Crinière, s'inscrivent dans des espaces composites, alambiqués, qu'un sol noir brillant et un miroir au plafond tentent d'unifier. Des volumes blancs et arrondis et délimitent les différents chapitres; leur façade extérieure est animée d'une typographie en couleurs primaires, des lettrages gigantesques, sans empattements - ceux-là mêmes que l'on croise en pleine mer. Les mobiliers sont peints en bleu marine. L'analogie bat donc son plein.

Mais à l'arpenter, l'exposition fait bien plus qu'apporner son petit volume d'iode ou revivifier des souvenirs de bord de mer - ce qui, à franc parler, ne se dédaigne pas. Elle transporte vers un monde au fond méconnu, alors que familier et aimé. Et, en le documentant avec tant de précision, le rend encore plus captivant. Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps pour que cela soit enfin fait? Toutes les expositions universelles à Paris, depuis la première en 1855 jusqu'à celle de 1937, ont su, elles, exalter notre goût des phares. ◀

PHARES Musée national de la Marine, 75016 Paris, jusqu'au 4 novembre.

Ci-contre à gauche: Goulphar, construit sur la commune de Bangor, à Belle-Ile, dans le Morbihan. A droite: le phare de Créac'h qui, avec le Stiff, balisent les extrémités ouest et est de l'île d'Ouessant.

DESSINS JEAN-BENOÎT HÉRON

