

Cordouan : le phare des tempêtes

Cette « tour qui sert de point de reconnaissance aux navires pour éviter les dangers et chercher les passes » dans l'estuaire de la Gironde fut, dès le début du XVII^e siècle, le premier véritable phare français et, dans ses deux états, un étonnant chef-d'œuvre architectural qui fascina tous ceux qui l'approchèrent. Aujourd'hui, il reste le plus ancien phare français encore en activité.

« J'ai été visiter la tour de Cordouan avec des architectes et maîtres maçons, écrit en 1664 à Colbert l'intendant envoyé contrôler les travaux de restauration ordonnés par le ministre de Louis XIV. J'y ai couché une nuit afin d'avoir plus de temps pour mieux remarquer toutes choses. L'on ne peut rien voir assurément de plus singulier et ce que l'on en dit et ce que l'on imagine est au-dessous de ce que l'on trouve. Cela est assez surprenant de rencontrer ce chef-d'œuvre d'architecture au milieu de la mer qui est ordinairement battu par les vagues qui sont furieuses à cet endroit... ». Une cinquantaine d'années seulement après son inauguration en 1611, Cordouan avait pourtant déjà nécessité d'importantes réparations à cause des « brèches qu'a fait la tempête et le furieux battement de la mer », des « guérites tombées », du « fanal fendu depuis le haut de la pyramide jusqu'au petit dôme d'un coup de tonnerre », de « l'escalier rompu »... « Tellement que les hommes, gardes de ladite tour, ne peuvent et ne veulent plus hasarder leur vie pour monter au dit fanal et y aller allumer le feu ». De bois, poix et goudron, le feu doit être changé une troisième fois en 1727 car l'huile brûle les piliers de pierre trop épais pour laisser passer la lumière. Il est remplacé par un feu de charbon dans

une cage de fer à plein vent qui donne toute satisfaction, mais le charbon coûte cher et le meilleur vient d'Angleterre, avec laquelle on est souvent en guerre. En 1782, le réchaud à charbon est donc remplacé par un fanal à réverbères alimenté par des lampes à huile, aussitôt très contesté par les Bordelais (il a selon eux « si peu d'éclat qu'il paraît à peine à la distance d'une lieue dans le plus beau temps »). Il faut donc exhausser la tour...

Le projet du chevalier de Borda, approuvé dès 1787, est réalisé à toute vitesse, de 1788 à 1790, sous l'intelligente direction de l'ingénieur Teulère et sans avoir été affecté, ou à peine, par les troubles du temps. En 1793, on retire seulement de Cordouan « les bustes des anciens despotes », cinq bustes des rois de France d'Henri III à Louis XV qui ornaient l'entrée et la chapelle. Seul y reste celui de Louis de Foix, l'ingénieur qui a fait construire la tour à partir de 1584 et a vraisemblablement voulu s'y faire inhumer, sous une épitaphe où « il blâme, méprise et défie Jupiter et Neptune et leurs feux et leurs eaux ».

De la tour de Louis de Foix...

La « grande plateforme » 1 (dessin à gauche) renfermant une cave et deux citernes, est surmontée d'un parapet « avec quatre guérites 2 à cul de lampe comme sentinelles opposées l'une à l'autre selon les quatre régions du ciel ». Le rez-de-chaussée 3 est tout orné de pilastres. Le portail est décoré de chaque côté par les bustes des rois qui l'ont fait construire (Henri III et Henri IV) et surmonté de deux statues de Mars (dieu de la guerre) et de la Paix 4. Un buste de Louis XIII viendra compléter l'ensemble au XVIII^e siècle. Au premier étage, « l'appartement du roi » 5. Au deuxième étage le « grand dôme » avec, à l'intérieur, la chapelle 6 sous « la plus magnifique voûte de bellissime pierre », le tombeau de Louis de Foix, les bustes de Louis XIV et Louis XV ajoutés au XVIII^e siècle. Tout en haut, le « petit dôme » 7 avec le bassin de bronze 8 (coupe détaillée à droite de la page) « dans lequel se met du goudron tous les soirs pour allumer le feu qui se reconnaît de dix à douze grandes lieues dans la mer ». Il est surmonté d'un obélisque « d'une pierre longue de 17 pieds, creuse tout au long pour servir de conduit à la fumée » 9. L'escalier en vis est bâti dans une tourelle 10 en partie interne et en partie externe. À l'autre bout de l'île, la « vieille tour » 11 « du tout inutile pour être trop basse », bâtie au XIV^e siècle et qui va peu à peu disparaître sous les flots au XVII^e siècle.

... à celle de Borda et Teulère

La partie cylindrique de la tour est la même que celle bâtie par Louis de Foix (dessin à droite), mais les sculptures du portail 12 ont été refaites en 1852. La partie « tronconique » 13 bâtie par Teulère est fondée sur un « tambour » qui enserre le « grand dôme » de la chapelle de Louis de Foix. L'oculus 14 au milieu des salles du bas permet de monter les combustibles par un palan jusqu'à l'électrification en 1948. Le troisième étage sert de base aux 157 marches 15 de l'escalier en spirale qui mènent à la lanterne par l'intermédiaire de deux paliers (4^e et 5^e étages).

Au sommet de la tour exhaussée, 60 mètres au-dessus des hautes mers, la lanterne. Plus rien à voir avec celle d'origine avec sa cheminée 16 : le système de Fresnel 17 (inventeur des lentilles à échelons), installé ici en 1823, a révolutionné l'éclairage des phares. En 1948, une lampe de 6 000 W électrifiée 18 alimentée par deux groupes électrogènes autonomes, le remplace. Aujourd'hui, c'est une lampe aux halogénures métalliques qui fonctionne, le rythme étant obtenu grâce à un écran tournant, avec trois secteurs colorés 19.

À lire : « Les trois plus anciens phares de France : Cordouan, Les Baleines, Chassiron », René Faille, Patrimoines & Médias 1993.

Réalisation : Studio Différemment, texte : Jean de Saint Blanquat, Illustrations : Richard Mahoudeaux, Jean-François Péneau. Merci à l'Association pour la sauvegarde du phare de Cordouan pour son aide.

