Des phares au concours : de l'Académie royale d'architecture à l'École des Beaux-arts 1745-1966 (1^{ère} partie)

L'Académie royale d'architecture, reflet de la politique de l'État en matière de signalisation maritime 1745-1801

Lighthouses in Competition : from the Royal Academy of Architecture to the École des Beaux-Arts 1745-1966. Part 1 : The Royal Academy of Architecture and State Policy in Maritime Signaling 1745-1801

Leuchttürme im Wettbewerb : von der Académie royale d'architecture zu der École des beaux-arts 1745-1966. Erster Teil : Die Académie royale d'architecture, Spiegelbild der staatlichen Politik im Bereich der Befeuern der Küsten 1745-1801

Christopher Drew Armstrong

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lha/127>

DOI : 10.4000/lha.127

ISSN : 1960-5994

Éditeur

Association Livraisons d'histoire de l'architecture - LHA

Édition imprimée

Date de publication : 19 décembre 2012

Pagination : 9-32

ISSN : 1627-4970

Référence électronique

Christopher Drew Armstrong, « Des phares au concours : de l'Académie royale d'architecture à l'École des Beaux-arts 1745-1966 (1^{ère} partie) », *Livraisons de l'histoire de l'architecture* [En ligne], 24 | 2012, mis en ligne le 16 avril 2015, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lha/127> ; DOI : 10.4000/lha.127

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 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 (1^{ère} partie)

L'Académie royale d'architecture, reflet de la politique de l'État en matière de signalisation maritime 1745-1801

Lighthouses in Competition : from the Royal Academy of Architecture to the École des Beaux-Arts 1745-1966. Part 1 : The Royal Academy of Architecture and State Policy in Maritime Signaling 1745-1801

Leuchttürme im Wettbewerb : von der Académie royale d'architecture zu der École des beaux-arts 1745-1966. Erster Teil : Die Académie royale d'architecture, Spiegelbild der staatlichen Politik im Bereich der Befeuerung der Küsten 1745-1801

Christopher Drew Armstrong

- ¹ Parmi les projets d'utilité publique conçus par Étienne-Louis Boullée (1728-99), ses dessins pour des phares monumentaux (ill. 1 et 2) sont parmi peut-être les moins étudiés.

III. 1 : É.-L. Boullée, Projet de phare à étages

Plume et lavis, Paris, BnF, département des Estampes, HA-57-Ft-4, pl. 31
Cl. BnF

III. 2 : É.-L. Boullée, Projet de phare tronconique

Plume et lavis, Florence, Musée des Offices, n°6592A

Cl. Musée des Offices

- 2 Trois de ses dessins de phare sont connus, tous d'une très grande simplicité et montrant la volonté de créer une impression frappante et d'utiliser une échelle démesurée pour ces édifices¹. Leur architecture est conforme aux concepts décrits dans son texte manuscrit *Architecture. Essai sur l'art*, dans lequel Boullée parle des effets créés dans l'esprit humain par des formes d'une géométrie simple et claire, dépouillées de détails complexes et confondants. Ses dessins indiquent qu'il ne s'intéressait pas du tout aux techniques développées à la fin du XVIII^e siècle pour adapter des lampes à réverbères aux phares, contenues au sommet des tours dans des lanternes en verre et fer forgé². Les tours de Boullée étaient surmontées par d'immenses feux à ciel ouvert qui dégageaient un volume considérable de fumée. Mais si leurs détails et leur échelle n'ont que peu de conformité avec ceux des phares souvent très utilitaires et bien plus modestes de l'Ancien Régime en France, les projets de Boullée méritent d'être compris dans le contexte des discussions de l'époque. S'il est impossible de dater ses dessins, le développement de la pensée architecturale de Boullée doit être mis en rapport avec la pédagogie de l'Académie royale d'architecture, dont il était membre depuis 1762.
- 3 Les phares, et plus généralement des sujets pour des structures maritimes, étaient des thèmes importants dans les concours de l'Académie royale d'architecture à la fin du XVIII^e siècle. Déjà sous Jacques-François Blondel (1705-1774)³, un phare fut le sujet d'un concours d'émulation en juin 1767 (ill. 9)⁴.
- 4 En janvier 1774, le mois durant lequel Julien-David Leroy (1724-1803) succéda à Blondel comme professeur à l'Académie, un phare fut encore donné comme sujet du concours d'émulation. Le programme précisait que ce monument devait être conçu comme « une

colonne rostrale élevée d'un port de mer et servant de phare pour éclairer les vaisseaux »⁵ (ill. 11).

- 5 Le phare fut l'objet de concours de nouveau en mai 1777, mai 1784, mai 1788 et mai 1791, puis en mars 1797 (ventôse an V) et enfin en novembre 1801 (brumaire an 10). Dans ce dernier concours, la structure était censée se situer sur la plage de Quillebeuf près de l'embouchure de la Seine. Le projet lauréat d'Antoine-François-Girard Bury, élève de Charles Percier, était d'une grande simplicité et d'une sobre élégance, les seuls ornements rompant les lignes étaient huit sculptures monumentales figurant les directions cardinales (ill. 3 et 4)⁶.

Ill. 3 : A.-F.-G. Bury, projet de phare à Quillebeuf pour le concours d'émulation de Brumaire an 10 (novembre 1801)

Élévation, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Pj 89-3
Cl. O. Liardet

III. 4 : A.-F.-G. Bury, projet de phare à Quillebeuf pour le concours d'émulation de Brumaire an 10 (novembre 1801)

Coupe, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Pj 89-2
Cl. O. Liardet

- 6 Dans la forme de sa tour, le projet de Bury fait penser à la très récente surélévation du phare de Cordouan (1782-89) (ill. 5).

III. 5 : Phare de Cordouan

Cl. O. Liardet

- 7 C'est aussi le premier projet de phare imaginé par un élève à Paris montrant une compréhension de la technologie des phares modernes : au sommet de sa tour prend place une lanterne en fer conçue pour abriter des lampes à réverbère, système répandu partout en France au début du XIX^e siècle.
- 8 Les sept sujets de phares donnés entre 1774 et 1801 sont un indice des intérêts particuliers de Julien-David Leroy qui, en tant que professeur de l'Académie d'architecture et dans l'école officielle qui lui a succédé, à assurer la continuité de l'enseignement de l'architecture à Paris après la suppression des corps académiques en 1793. Ceux qui ont étudié les programmes des concours de l'Académie avant sa suppression, ont remarqué que l'époque correspondant au professorat de Leroy marquait une période d'innovation. L'analyse des thèmes pour les concours de grand prix entre 1774 et 1793 indique que beaucoup étaient motivés par des besoins contemporains et par des idées sociales⁷. Souvent les aspects « progressistes » et « visionnaires » des concours académiques sont attribués à l'impact de Boullée, basé principalement sur l'affinité entre ses dessins pour de magnifiques édifices publics et commémoratifs créés dans les années 1780 et 1790, et les dessins des élèves faits pour les concours de l'Académie. La personne la mieux placée pour effectuer une transformation dans la pédagogie de l'Académie, et qui avait une influence prépondérante sur le choix des thèmes pour les concours était, par contre, le professeur d'architecture. Les sujets pour les concours d'émulation étaient entièrement de sa compétence et on remarque l'introduction de beaucoup de thèmes nouveaux sous Leroy qui ne se trouvent pas parmi les projets « visionnaires » de Boullée⁸. Avec l'aide de l'*Encyclopédie*, nous pouvons comprendre l'œuvre pédagogique de Leroy comme analogue aux dessins de Boullée, la définition du mot « phare » s'appliquant à

« tout ce qui éclaire en instruisant, & même les gens d'esprit qui servent à éclairer les autres »⁹.

- 9 Dès la première année de professorat de Leroy, nous trouvons les premiers concours d'émulation donné aux élèves de l'Académie pour un pont triomphal (février 1774) et un lazaret (avril 1774). Ces projets, précédés par le concours du début d'année pour un phare et suivi en juin 1774 par un concours pour un grand marché dans une ville capitale, servaient tous aux besoins du commerce et de la navigation contemporaine, base de la richesse des états. Dans les années suivantes, tout un répertoire d'édifices liés au commerce maritime et à la navigation se développa dans les concours académiques. Des projets de lazaret se succédèrent dans les concours d'émulation de mars 1778 et novembre 1796 (Frimaire an 5), et comme sujet du grand prix en 1784¹⁰. Le premier concours pour une « bourse maritime » fut donné aux élèves en août 1775, puis encore en avril 1782, décembre 1786, mars 1793, avril 1797 (floréal an V) et enfin comme sujet du grand prix de 1798 (an 6)¹¹. D'autre part une « gare » maritime fut le sujet du concours d'émulation de novembre 1790¹².
- 10 Tandis que Blondel s'intéressait à des sujets militaires liés à l'armée de terre – des casernes, des arsenaux, et des projets de fortifications se rencontrent dans les concours académiques pendant son professorat – Leroy proposa le premier projet pour « une entrée d'arsenal maritime » en novembre 1775, répété en mai 1781, en juin 1792 et en décembre 1796 (nivôse an V)¹³. Le premier programme pour un observatoire fut donné aux élèves en août 1776; le concours de janvier 1802 (nivôse an X) pour un « observatoire maritime » précisait que le site était à Toulon (Bury gagna encore un fois ce concours)¹⁴. En novembre 1788, Leroy proposa aux élèves le premier projet pour un monument lié à une tragédie maritime : un « cénotaphe construit en l'honneur des navigateurs qui ont péri dans le voyage de Monsieur de La Pérouse »¹⁵. Enfin, le sujet préféré de Leroy était sans doute une école pour former des navigateurs. Le premier exemple d'un tel sujet fut celui du concours d'émulation de septembre 1786, au moment même où le secrétaire d'État à la Marine, le maréchal de Castries (1727-1801), proposait la création de deux nouvelles écoles pour des officiers de marine à Alès dans le Midi et à Vannes en Bretagne. L'école de navigation figura encore dans les programmes des concours d'émulation en février-mars 1794 (ventôse an II), en août 1797 (fructidor an V), en avril 1800 (floréal an VIII) et pour le « concours supplémentaire » du 20 mai 1800 (30 floréal an VIII). Ce dernier concours montrait de nouveau un effort de la part de Leroy pour rapprocher l'enseignement de son école avec les préoccupations de l'administration : le site proposé pour le concours supplémentaire était situé près de la Malmaison où les architectes Charles Percier et Pierre-François-Léonard Fontaine étaient en train de transformer la maison de campagne de Joséphine de Beauharnais en résidence digne du Premier Consul¹⁶.

Les Phares avant la guerre de Sept Ans

- 11 Si les projets de phares donnés aux élèves de l'Académie d'architecture à la fin de l'Ancien Régime et de l'École d'architecture pendant l'époque révolutionnaire peuvent être inscrits dans tout une gamme de nouveaux sujets en rapport avec la navigation et le commerce maritime, le phare occupe une place particulière dans la pensée architecturale en France, comme le suggère les projets monumentaux de Boullée. Comme symbole de la monarchie et du devoir de l'administration envers le peuple, le phare de l'Ancien Régime

avait une fonction semblable aux fortifications de Vauban. Ces structures délimitaient les frontières de l'État et signalaient la protection du souverain. Mais si le but d'une forteresse était de repousser des incursions, le phare servait de guide qui attirait de toutes parts les navires et leurs cargaisons précieuses. Le phare signalait une ouverture à tous ceux qui naviguait; sa construction était un geste de bienfaisance quasi-universelle, son entretien un indice de l'esprit humanitaire d'une nation envers toute personne qui abordait ses côtes.

- 12 Avant 1767, le phare n'apparut comme sujet de concours qu'une seule fois aux élèves de l'Académie d'architecture. Le concours pour le grand prix de 1745 demandait aux élèves les dessins d'un « far [sic] placé sur un rocher avec trois ordres d'architecture... »¹⁷. Avant cette date, les sujets de grand prix étaient surtout des monuments religieux ou civils dans des milieux urbains, ou pour les résidences des élites et leurs dépendances. Ces types de bâtiments permettaient aux élèves de montrer leurs connaissances des ordres d'architecture et des principes de distribution. Si le sujet proposé pour le grand prix de 1745 signalait une direction nouvelle pour l'Académie, le phare était essentiellement un prétexte pour montrer comment surimposer les ordres d'architecture. Ces principes étaient expliqués dans le *Cours d'architecture* de François Blondel (1683), qui servit de base d'enseignement à des générations d'élèves de l'Académie¹⁸. Après que les élèves aient rendus leurs esquisses pour le concours de 1745, les académiciens précisèrent que l'échelle des dessins au net devait être suffisamment grande « pour faire voir la proportion des ordres et des parties »¹⁹. Puisqu'aucun prix ne fût décerné dans le concours de 1744, le premier et le deuxième grand prix pour 1744 furent donnés à Ennemond-Alexandre Petitot (1727-1801) et Michel-Barthélemy Hazon (1722-1822) pour leurs projets de phares en 1745²⁰.
- 13 Quels modèles est-ce que les académiciens avaient en tête pour ce concours? Le sujet de 1745 pour un phare et le sujet de 1744 pour « une grande bibliothèque » indiquaient une fascination contemporaine pour Alexandrie, qui pendant l'époque des Ptolémées représentait le plus haut degré de développement des sciences dans l'Antiquité sous les auspices d'une monarchie éclairée. Le phare et la grande bibliothèque étaient tous les deux des sujets nouveaux dans l'Académie d'architecture et posaient des problèmes difficiles aux élèves à cause du petit nombre de modèles. Dans son *Cours d'architecture*, François Blondel parlait peu du phare d'Alexandrie et ne donnait aucune idée de la forme du bâtiment. Johann Bernhard Fischer von Erlach, par contre, présentait une reconstruction du phare d'Alexandrie dans une planche de son *Entwurff einer historischen Architectur* (1721), qui servit d'inspiration aux architectes français dès sa publication (ill. 6)²¹.

III. 6 : J. B. Fischer von Erlach, Le Phare d'Alexandrie, A Plan of Civil and Historical Architecture

Londres, 1730, pl. XIX, University of Pittsburgh, Henry Clay Frick Fine Arts Library

CL. C. D. ARMSTRONG

- 14 En 1724, les rédacteurs du *Mercure de France* parlaient de l'ouvrage de Fischer von Erlach comme d'« un Ouvrage incomparable, selon le sentiment de tous les connaisseurs, tant pour sa beauté extraordinaire, que pour la bonne explication & son utilité dans la science de l'Architecture; comme aussi pour l'histoire, les antiquités et l'explication des anciens auteurs »²².
- 15 La même année que l'ouvrage de Fischer von Erlach, Bernard de Montfaucon présenta une dissertation sur les phares anciens à l'Académie des Inscriptions et belles-lettres (7 janvier 1721) et cita l'*Entwurf einer historischen Architectur* dans la version de son texte publiée dans les *Mémoires* de l'Académie²³. Dans son discours, Montfaucon retraça l'histoire des phares depuis l'Antiquité la plus reculée, indiquant que les Grecs avaient construit beaucoup de ces structures, notamment une dans le port du Pirée décrit par Thucydide. Selon Pline, des phares avait été construits à Ravenne et Pozzuoli (Pouzzoles), tandis que le géographe Dionysius de Byzance parlait d'un autre phare situé sur le Bosphore sur le côte de Thrace. Suétone parlait, quant à lui, de deux phares, l'un sur l'île de Capri, l'autre bâti sous l'empereur Claude dans le port d'Ostie. Nul n'était, cependant, aussi remarquable que celui construit au III^e siècle avant J.-C. sur l'île de Pharos dans le port d'Alexandrie par l'architecte Sostrate de Cnide sous le pharaon Ptolémée II Philadelphe. Montfaucon regardait ce phare comme un monument d'utilité publique et comme un témoignage de la grandeur du roi Hellénistique.
- 16 En se basant sur une étude minutieuse de textes, de médailles et de quelques ruines, Montfaucon essayait de donner à ses lecteurs l'impression générale des formes des phares antiques. Herodianus de Syrie, un historien romain écrivant au III^e siècle après J.-C., comparait les phares aux catafalques impériaux avec plusieurs étages. Une médaille, frappée pendant le règne de Commode et conservée dans les collections du maréchal

d'Estrées, représentait un phare circulaire avec quatre étages. Enfin, le phare de Boulogne-sur-Mer (l'ancien Gesoriacum) construit sur la Manche par l'empereur Caligula, était de forme octogonale avec douze étages surimposés de taille progressivement réduite. Les vestiges de ce phare ont été documentés au XVII^e siècle avant leur effondrement le 29 juillet 1644. En face de Boulogne-sur-Mer sur l'autre côté de la Manche à Douvres, les ruines d'un tour semblable furent relevées sur la demande de Montfaucon et envoyé à l'académicien par l'évêque de Canterbury²⁴. Le mémoire de Montfaucon servit de base aux rédacteurs de l'*Encyclopédie* pour l'article « phare » publié en 1765 et sa description des tours antiques à plusieurs étages semble être à la base des phares monumentaux imaginés par Boullée et Bury.

- 17 Suivant les recherches de Montfaucon sur les phares anciens, son collègue Pierre-Nicolas Bonamy présenta un discours sur la bibliothèque ou *musaeum* d'Alexandrie à la séance publique de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres le 3 avril 1731. Bonamy expliquait que le *musaeum* d'Alexandrie fondé par les Ptolémée était « une Bibliothèque publique, fournie abondamment de toute sorte de Livres, & des Histoires de toutes les Nations [...] afin que les studieux pussent contenter leur curiosité, perfectionner les Sciences, & comparer, pour la connaissance de l'Histoire, les différentes traditions de chaque peuple qui se prêtent mutuellement des lumières pour dissiper les ténèbres de l'antiquité »²⁵. Il faisait la liaison directe entre la grande bibliothèque d'Alexandrie et les collections de la Bibliothèque du Roi à Paris, dirigé par son collègue Jean-Paul Bignon (1662-1743)²⁶. Comme secrétaire perpétuel de l'Académie des Inscriptions depuis 1706 et comme garde de la Bibliothèque du roi depuis 1718, Bignon travaillait sous son cousin, le comte de Maurepas, qui servait simultanément comme secrétaire d'État de la Maison du Roi, comprenant l'administration des académies, et comme secrétaire d'État de la Marine. Les recherches de Montfaucon et Bonamy sur les monuments et institutions de l'Alexandrie antique signalaient les efforts de la monarchie française pour se présenter comme l'héritière des idéaux humanistes et des découvertes scientifiques du monde hellénistique. Comme Bignon, Maurepas était aussi membre de l'Académie des Inscriptions et s'intéressait à leurs activités.
- 18 Le travail de Montfaucon sur les phares anciens – présenté à l'Académie des Inscriptions en 1721 et publié en 1729 – coïncidait avec un travail de rénovation et de modernisation du phare de Cordouan, le plus ancien phare toujours en fonctionnement en France. Situé sur une petite île dans l'embouchure de la Gironde, Cordouan était associé à la monarchie française et surtout aux Bourbons. La décision de construire le phare avait été prise en 1582 par Henri III et un contrat signé avec l'ingénieur Louis de Foix en 1584. Henri IV donna ensuite d'importantes sommes pour la construction et un nouveau contrat fut signé en 1594 afin de réaliser un monument plus magnifique encore. Complété en 1611, le phare de Cordouan était loin d'être un bâtiment purement utilitaire : l'extérieur était embelli de deux niveaux de pilastres et à l'intérieur se trouvait une chapelle voûtée au décor somptueux. Le phare de Cordouan était considéré comme un chef-d'œuvre et figurait dans l'important ouvrage de Bernard Forest de Bélidor sur l'*Architecture hydraulique* (1737-39)²⁷.
- 19 La construction et le maintien du phare de Cordouan était sous la responsabilité des plus hauts échelons de l'administration française. Un arrêt du Conseil d'État du Roi du 21 avril 1726 indiquait ainsi que la lanterne en pierre, démolie en 1717, serait remplacée par un ouvrage en fer forgé pour que la lumière soit plus visible (ill. 7 et 8).

III. 7 : Phare de Cordouan, projet pour une nouvelle lanterne en fer forgé

Coupe générale, Paris, Arch. nat., Marine D² 50
Cl. C. D. Armstrong

III. 8 : Phare de Cordouan, projet pour une nouvelle lanterne en fer forgé, coupe sur la lanterne

Paris, Arch. nat., Marine D² 50

Cl. C. D. Armstrong

- 20 La construction fut payée par un droit imposé sur les cargaisons des navires qui entraient dans le port de Bordeaux. Le projet fut surveillé sur place par l'Intendant de la généralité de Bordeaux, Claude Boucher (1673-1752), la construction dirigée par l'ingénieur-en-chef du Château Trompette, le chevalier de Bitry, et l'entreprise contrôlée directement par le comte de Maurepas, pour lequel des devis, des dessins et un modèle en bois furent préparés avant de donner son approbation au projet. Une inscription commémorative composée par Claude Gros de Boze (1680-1753) de l'Académie des Inscriptions, proclamait que la nouvelle lanterne était un monument à la « Gloire » de Louis XV²⁸. Pour souligner la fonction royale et commémorative du phare, des bustes de Louis XIV et de Louis XV sculptés par Jean-Baptiste II Lemoyne furent installés dans la chapelle en 1735²⁹.

Phares du XVIII^e siècle en France

- 21 Le phare de Cordouan était un monument d'une importance unique pour la monarchie française, l'équivalent moderne du phare d'Alexandrie en termes de fonction et splendeur architecturale. À la fin du XVII^e siècle, un groupe de phares nouveaux furent construits, signalant la volonté de Louis XIV de centraliser cette administration. L'acquisition de Port-Vendres par le traité des Pyrénées (1659) et les décisions de construire de nouveaux ports à Rochefort sur la côte Atlantique (1666), à Sète sur la Méditerranée à l'embouchure du Canal du Midi (1666) et à Dunkerque sur la Manche (1672) nécessitaient la construction de nouveaux phares pour la sûreté de la navigation. Jean-Baptiste Colbert, en tant que contrôleur général des finances (1665-83) et secrétaire d'État de la Marine (1669-83),

dirigeait ces entreprises avec la collaboration de Vauban. Le fils et successeur de Colbert, le marquis de Seignelay, continua avec enthousiasme le travail de son père comme secrétaire d'État de la Marine (1683-90), poursuivi également sous l'administration de son successeur, Louis Phélypeaux, comte de Pontchartrain. Pour la construction des phares, la période allant de 1666 à 1700 montre une énergie exceptionnelle pour l'Ancien Régime en France.³⁰

- 22 Sous Colbert, les côtes de France furent équipées de nouveaux phares : près de Rochefort, les phares des Baleines sur l'île de Ré et le phare de Chassiron sur l'île d'Oléron furent complétés en 1682 et 1685, le phare du Risban (construit sur les dessins de Vauban) à Dunkerque en 1683, celui de Sète en 1684 et celui de Port-Vendres par Vauban en 1684. Le phare construit sur la demande des syndics de Saint-Malo sur le cap Fréhel entre 1686-87, insuffisant, fut reconstruit en 1700. Le phare du Stiff sur l'île d'Ouessant sur la côte de Bretagne fut proposé par Vauban, approuvé par Louis XIV en 1689 et construit en 1699 sous Pontchartrain. La transformation de la tour de l'abbaye de Saint-Mathieu dans le Finistère en phare fut également complétée sous Pontchartrain en 1692 et modifiée en 1695. D'autres phares proposés ne furent pas réalisés avec autant de rapidité. Un phare à Biarritz proposé en 1687 fut seulement construit en 1739³¹. La Manche était particulièrement mal équipée : une investigation initiée par Seignelay en 1686 et des projets pour le cap de la Hève près du Havre en 1686 et pour Barfleur en 1699 n'eurent pas de suite avant la fin du règne de Louis XV, malgré l'importance capitale de la Manche pour la navigation française et les dangers qui se présentaient partout sur les côtes de la Normandie.
- 23 Dès la fin du XVII^e siècle, les considérations techniques afin d'améliorer la portée de la lumière et diminuer les frais d'entretien et des matières combustibles l'emportèrent sur les considérations architecturales dans la construction des phares. Ces derniers étaient moins vus comme des monuments isolés, que comme les points d'un réseau indiquant les côtes du Royaume. Il était souvent impossible de déterminer le lieu indiqué par la source lumineuse depuis une distance durant les orages ou pendant la nuit. Avec la multiplication des phares, la possibilité d'une confusion et d'une erreur de pilotage augmentait considérablement. Souvent au XVIII^e siècle, une tension se manifesta entre les autorités locales, qui étaient souvent responsables pour la construction et l'entretien des phares, et l'administration royale en la personne du secrétaire d'État de la Marine qui supervisait la marine militaire et le commerce extérieur. L'Amiral de France, poste largement honorifique, réclamait lui aussi ses droits sur l'administration des infrastructures portuaires. Manquant des fonds nécessaires pour la construction d'un réseau national de phares, le secrétaire d'État de la Marine ne pouvait pas faire plus qu'évaluer les besoins et solliciter des projets.
- 24 Pendant le règne de Louis XV, il y avait deux moments critiques pour la construction de phares en France, le premier en 1765-66 et le second en 1772-75. En 1765, la nécessité d'augmenter le réseau de phares sur les côtes françaises devint une évidence pour le secrétaire d'État de la Marine, Étienne-François, duc de Choiseul-Stainville (1719-85), et, en 1772, la décision fut prise enfin de réaliser une partie importante de ce réseau et la construction simultanée de quatre phares sur la côte de Normandie commença. Des projets pour des phares avaient été étudiés en 1686 et, en 1739, mais ces initiatives étaient demeurées sans suite³². Construire des phares sur la Manche était lié directement avec la sûreté de la navigation pour l'approvisionnement de Paris, besoin de plus en plus pressant au cours du XVIII^e siècle.

- 25 En 1765, un groupe d'investisseurs privés (Famin et C^{ie}) proposa de construire quatre phares sur la côte normande dans le port de Barfleur, sur le cap de la Hève et sur le cap Gris Nez (entre Boulogne-sur-Mer et Calais), en échange d'un impôt collecté sur les navires entrant dans tous les ports de la Manche (Le Havre, Rouen, Honfleur, Fécamp, Saint-Valery, Dieppe, Cherbourg, Calais, Dunkerque). La Chambre de Commerce de Rouen reçut ce projet sans grand enthousiasme, imaginant l'impact nuisible de cet impôt sur le commerce et les bénéfices très limités. Elle demanda néanmoins des renseignements aux syndics de Saint-Malo sur les frais d'entretien du phare sur le cap Fréhel. Un autre projet écrit en 1765 par « le Sr. Dujardin de Ruzé et Compagnie » et envoyé au duc de Choiseul suggérait que le ministre envoya une lettre circulaire dans tous les ports du royaume afin de mieux comprendre l'état des phares et de la signalisation partout en France et les besoins pour améliorer la sûreté de la navigation. Le but ultime du projet du sieur Dujardin de Ruzé était de créer une seule société privée pour la construction et l'entretien de tous les phares en France, avec le droit d'imposer des frais sur tout navire marchand entrant dans un port français durant cinquante ans. Ce projet était basé sur l'exemple de l'Angleterre, où des sociétés privées étaient responsables pour les phares. Selon le mémoire de Dujardin de Ruzé : « L'Angleterre a pourvu presque partout à la sûreté de la navigation de ses côtes. Les navires payent un droit par tonneau pour chaque feu dont ils prennent connaissance : le tarif de cette rétribution excède même de beaucoup les frais d'entretien des fanaux, parce qu'ils sont abusivement devenus un objet d'imposition »³³.
- 26 Sur la base du projet de Dujardin de Ruzé, une lettre circulaire fut envoyée par le duc de Choiseul à toutes les amirautés en France le 14 janvier 1766, demandant des précisions sur l'état des phares³⁴. Le secrétaire d'État indiquait que son désir était de diminuer les naufrages à l'aide d'une meilleure signalisation des côtes. Cette lettre demandait aussi des renseignements sur les origines de tous les navires qui entraient dans les ports entre 1752 et 1757 et la nature de leurs cargaisons afin de mieux estimer le montant des impôts pouvant être perçus sur les marchandises, dans le but de financer la construction et l'entretien de nouveaux phares. La masse de documentation reçue par Choiseul en 1766 indiquait le besoin général d'amélioration des équipements portuaires et la nécessité presque partout de nouvelles constructions. Aucune suite ne fut donnée à cette enquête, ni sous Choiseul, ni sous son cousin et successeur à la Marine, César Gabriel, duc de Praslin (1712-85). Mais signe de l'importance émergente des phares dans la pensée de l'époque, l'Académie d'architecture donna à ses élèves un sujet de phare pour le concours d'émulation du mois de juin 1767 (ill. 9).

III. 9 : B. Poyet, projet de phare pour le concours d'émulation de juin 1767

Avant restauration, Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Pj 14

Cl. École nationale supérieure des Beaux-arts

- 27 Même avant la guerre de Sept Ans (1756-63), des administrateurs dans les ports français avaient signalé aux prédécesseurs de Choiseul le besoin d'une meilleure indication des côtes afin de guider les navigateurs. Le 4 janvier 1755, une lettre de l'amirauté du port de Saint-Valery-sur-Somme au secrétaire d'État de la Marine, Jean-Baptiste de Machault d'Arnouville, expliquait les avantages de nouveaux phares dans la région. La lettre faisait suite à une série de six naufrages en novembre-décembre 1754. Le feu de Saint-Valery – il s'agissait d'une lanterne suspendue par une corde d'une structure en bois – était tout à fait inadéquate. L'amirauté proposait la construction de trois phares pour que la côte fût visible par les vaisseaux depuis une plus grande distance. Le groupement de trois phares proposé devaient créer un motif facile à distinguer et éviter que les pilotes ne les confondent avec les phares des côtes voisines d'Angleterre. Rien n'avait changé à Saint-Valery entre 1755 et 1766 quand l'amirauté proposa de nouveau la construction de ces phares, en réponse à la lettre circulaire de Choiseul.
- 28 Les amirautés de la Normandie proposèrent aussi à Choiseul la construction de plusieurs nouveaux phares sur leurs côtes, notamment à la pointe de Gatteville dans le port de Barfleur. Un dessin fourni par l'architecte Gilles-Charles Mariette de Valonges donne une idée de l'architecture simple et utilitaire envisagée pour cette structure, typique des années 1760 (ill. 10).

III. 10 : Gilles-Charles Mariette (architecte à Valonges), projet de phare pour la pointe de Gatteville dans le port de Barfleur

PARIS, ARCH. NAT., MARINE C⁴ 157

CL. C. D. ARMSTRONG

- 29 Le noyau du phare était une tour octogonale, diminuant de bas en haut, construite en pierre sur cinq niveaux et soutenant une lanterne en fer forgé. Le charbon et des provisions étaient stockés dans les étages inférieurs; le gardien résidait à l'étage supérieur. Un escalier en vis construit sur un côté de la tour et montant jusqu'au niveau du toit de la lanterne donnait accès à tous les niveaux du phare. Une structure polygonale accouplée sur un côté de la tour centrale fournissait une plateforme pour allumer un second feu. Comme dans la correspondance envoyée par l'amirauté de Saint-Valery, les autorités de Barfleur étaient soucieuses de la nécessité de créer un groupement distinctif de plusieurs feux afin que les pilotes comprennent quel était le site exact indiqué par le phare et ne le confondent pas avec d'autres lieux pendant la nuit. Les deux feux contenus dans une seule structure éliminaient le besoin de construire deux tours dans le même voisinage. L'architecte Mariette estimait le prix de construction de son phare à 28.550 livres.

Quatre phares pour les côtes de la Normandie

- 30 L'unique début de réalisation d'un réseau de phares en France au XVIII^e siècle consista dans la construction de quatre tours par la Chambre de Commerce de Rouen sur les côtes de la Normandie entre 1772 et 1775. L'autorisation du roi fut accordée par arrêt du Conseil d'État le 10 décembre 1773³⁵. Le concours d'émulation donné aux élèves de l'Académie royale d'architecture le mois suivant, en janvier 1774, semble indiquer que la construction des phares sur les côtes de la Manche revêtait une importance majeure pour

l'État et passait pour un symbole de la bienfaisance de l'administration royale. Comme le projet de phare dessiné par Bernard Poyet en 1767, celui de Pierre Fournerat, exécuté pour le concours de 1774 (ou celui de 1777), en adoptant la forme d'une immense colonne dorique ornée de gigantesques proues de navire (ill. 11), soulignait le rôle dévolu au phare comme monument commémoratif et symbolique.

III. 11 : P. Fournerat, projet de phare pour le concours d'émulation de janvier 1774 ou mai 1777

Paris, École nationale supérieure des Beaux-arts, Esq 6

Cl. École nationale supérieure des Beaux-arts

- 31 Ainsi rien ne rapprochait vraiment ces dessins académiques et le projet, modeste et utilitaire, de l'architecte Mariette de Valonges pour le phare de Barfleur. La réalisation des phares en Normandie montre bien que l'aspect esthétique de ces tours était une considération importante pour l'administration et que la beauté de ces monuments se trouvait dans la simplicité de leurs volumes plutôt que dans la profusion des ornements. L'esthétique des phares de Boullée, avec leur insistance sur des géométries claires, correspondait à celle de ces phares français construits à la fin du XVIII^e siècle. Il purifiait son modèle en éliminant toutes traces de moulures et en réduisant les ouvertures par rapport aux surfaces lisses des murs.
- 32 Commencés en 1774 et opérationnels le 1^{er} novembre 1775, les quatre phares de la Manche – un à Barfleur (à l'arrière de l'actuel phare de Gatteville de 1828-35) (ill. 12), deux sur le cap de la Hève (détruits en 1944) et un sur la pointe d'Ailly près de Dieppe (en service jusqu'en 1958) – étaient une initiative majeure conçue pendant l'administration de Pierre-Étienne Bourgeois de Boynes (1718-83), secrétaire d'État de la Marine de 1771 à 1774.

III. 12 : Phare de Gatteville dans le port de Barfleur, 1774-75

Cl. O. Liardet

- 33 Le 23 janvier 1772, de Boynes demanda aux syndics de la Chambre de Commerce de Rouen l'établissement de prix pour la construction et le maintien de quatre phares, cet équipement étant essentiel « pour le bonheur de l'humanité et l'avantage général de la navigation et du commerce »³⁶. La même année, un groupe d'investisseurs dirigé par deux marchands (Raphael Dubec et Le Marchand du Mesnil), écrivirent au ministre en recommandant la construction d'un réseau de dix-neuf phares sur les côtes de France³⁷.
- 34 Dès qu'ils reçurent la lettre du ministre de Boynes, les syndics de la Chambre de commerce de Rouen engagèrent l'ingénieur des ponts et chaussées de la généralité, Duchesne, à examiner les sites et confectionner des dessins pour les phares³⁸. Dans le cours de leurs délibérations, les syndics constatèrent que le projet était « utile, bon, grand, et digne d'être proposé à Sa Majesté »³⁹. L'intendant de la généralité de Rouen, Marie-Louis Thiroux de Crosne (1736-94), qui communiquait directement avec le ministre, demanda au roi l'autorisation pour l'achat des terrains, l'emprunt des fonds destinés à la construction et le droit d'imposer un nouveau tarif sur les navires. La construction seule montait à 250.000 livres et les frais annuels pour le charbon et le personnel étaient estimés à 30.000. De Crosne assurait de Boynes que ces sommes étaient les plus basses possibles et que l'architecture des phares serait en conséquent sobre et utilitaire. Il estimait quand même que « les phares dont il s'agit étant des monuments publics exigent quelque décoration »⁴⁰. Plus tard, les syndics de la Chambre de commerce indiquèrent au ministre qu'afin de réduire le prix de la construction, tout embellissement superflu avait été supprimé et que le mérite esthétique des phares se trouvait dans leur « solidité sans ornements »⁴¹.

- 35 En août 1774, les syndics de la Chambre de commerce de Rouen écrivirent au nouveau secrétaire d'État Turgot pour lui donner des nouvelles sur l'état très avancé de la construction des phares⁴². Les travaux avaient été suspendus pendant l'hiver 1773-74 afin de ne pas compromettre leur solidité, les syndics écrivant au successeur de Turgot, Antoine-Raymond de Sartine, que « Nous avons pensé [...] que pour des monuments de cette importance et qui doivent pour ainsi dire être éternel, on ne pouvait apporter trop de soin pour la solidité de leur construction »⁴³. L'importance des nouveaux phares de la Normandie pour la navigation mondiale fut proclamée dans une affiche publiée en 1775 et envoyée dans tous les ports français et à tous les ambassadeurs et consuls (ill. 13)⁴⁴.

III. 13 : Phares sur les côtes de Normandie. Avis aux Navigateurs, affiche imprimée

Rouen, 1775, Paris, Arch. nat., Marine C⁴ 158

Cl. C. D. Armstrong

- 36 Si d'autres monuments de l'Ancien Régime en France étaient conçus comme éternels, comme signe de la gloire de la monarchie bienfaitrice, ou servaient des buts utilitaires dans la vie quotidienne du peuple, seuls les phares possédaient une signification à l'échelle mondiale comme partie d'un réseau de lumières avec l'unique fonction de servir comme point de repère dans un environnement chaotique et dangereux. Destiné à guider des vaisseaux vers la sécurité des ports et de protéger la vie de tous ceux qui entreprenaient des voyages périlleux, le phare était peut-être le symbole idéal de tous les rêves de l'époque des Lumières.

NOTES

1. Jean-Marie Pérouse de Montclos, *Étienne-Louis Boullée*, Paris, 1994, p. 135. Deux des dessins de Boullée pour des phares se trouvent au département des estampes de la Bibliothèque nationale de France ; un troisième est conservé au Musée des Offices à Florence.
2. Jean-Christophe Fichou, Noël Le Hénaff, et Xavier Mével, *Phares. Histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*, Douarnenez, 2006, p. 39. Les premières lampes à réverbères furent installées dans des phares français dès 1770.
3. Blondel fut le professeur de Boullée entre 1744 et 1747.
4. Henry Lemonnier, *Procès-verbaux de l'Académie royale d'architecture*, vol. 7, 1759-1767, Paris, 1922, p. 201 ; Jean-Marie Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », *Concours de l'Académie royale d'architecture au XVIII^e siècle*, Paris, 1984, p. 90. Gagné par Bernard Poyet (1742-1824).
5. J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », op. cit., p. 132.
6. Christopher Drew Armstrong, *Julien-David Leroy and the Making of Architectural History*, Londres, 2012, p. 221.
7. Helen Rosenau, « French 'Academic' Architecture, c. 1774-1790 », *Journal of the Royal Society of British Architects*, n 67, décembre 1959, p. 56-60 ; *Idem*, « The Engraving of the 'Collection des grands prix' », *Architectural History*, vol. 3, 1960, p. 17-42 ; Wanda Bouleau-Rabaud, « L'Académie d'architecture à la fin du XVIII^e siècle », *Gazette des Beaux-Arts*, décembre 1966, p. 356.
8. Au XIX^e siècle, les sujets pour les prix d'émulation donnés aux élèves de l'École des Beaux-Arts étaient choisis par le professeur de théorie seul, une survivance des pratiques de l'ancienne Académie d'architecture. Voir Annie Jacques, « The programmes of the architectural section of the École des Beaux-Arts », dans Robin Middleton dir., *The Beaux-Arts and nineteenth-century French architecture*, Londres, 1982, p. 59.
9. Denis Diderot et Jean Le Rond d'Alembert, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, vol. 12, Neuchâtel, 1765, p. 489.
10. H. Lemonnier, *Procès-verbaux*, vol. 8, 1768-1779, Paris, 1924, p. 196 et 352, vol. 9, 1780-1793, Paris, 1926, p. 129-130 ; J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 132, 157, 189-90.
11. H. Lemonnier, *Procès-verbaux*, vol. 8, p. 234, vol. 9, p. 71, 195, 339 ; J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 140, 176, 199, 227.
12. H. Lemonnier, *Procès-verbaux*, vol. 9, p. 284 ; J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 217-18.
13. H. Lemonnier, *Procès-verbaux*, vol. 8, p. 244, vol. 9, p. 48, 325 ; J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 141, 170, 224.
14. H. Lemonnier, *Procès-verbaux*, vol. 8, p. 280 ; J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 147.
15. H. Lemonnier, *Procès-verbaux*, vol. 9, p. 236 ; J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 208.
16. Christopher Drew Armstrong, « Projets inédits pour une École de Navigation à la Malmaison, an VIII », *Bulletin de la Société des Amis de Malmaison*, n° 34, 2000, p. 108-25.
17. J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 48.
18. François Blondel, *Cours d'architecture, seconde et troisième parties*, Paris, 1683, troisième partie, livres 2 à 4.
19. J.-M. Pérouse de Montclos, « *Les Prix de Rome* », p. 48.

20. Les dessins pour le grand prix de 1745 ne se trouvent pas dans les collections de l'École des Beaux-Arts, mais Petitot publia une gravure de son projet. Marco Pellegrini, *E. A. Petitot 1727-1801, architetto francese alla Real Corte del Borbone di Parma*, Parme, 1965.
21. Johann Bernhard Fischer von Erlach, *Entwurf einer historischen Architectur*, Vienne, 1721, livre 1, planche IX.
22. *Mercure de France*, mai 1724, p. 950-53. Voir aussi Kristoffer Neville, « The Early Reception of Fischer von Erlach's *Entwurf einer historischen Architectur* », *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 66, n° 2, juin 2007, p. 166.
23. Bernard de Montfaucon, « Dissertation sur le Phare d'Alexandrie, sur les autres phares bâtis depuis, & particulièrement sur celui de Boulogne-sur-Mer, ruiné depuis environ quatre-vingts ans », *Mémoires de Littérature tirés des Registres de l'Académie Royale des Inscriptions et Belles Lettres*, vol. 6, 1718-1725, Paris, 1729, p. 576-91.
24. B. de Montfaucon, « Dissertation », p. 591.
25. Pierre-Nicolas Bonamy, « Dissertation historique sur la bibliothèque d'Alexandrie », *Histoire de l'Académie Royale des Inscriptions et Belles Lettres*, vol. 9, 1731-1733, Paris, 1736, mémoires, p. 400. Sur le *musaeum* d'Alexandria au XVIII^e siècle, voir Paula Young Lee, « The Musaeum of Alexandria and the Formation of the Muséum in Eighteenth-Century France », *Art Bulletin*, vol. 79, n° 3, septembre 1997, p. 385-412; *idem*, « Standing on the Shoulders of Giants: Boullée's « Atlas » Façade for the Bibliothèque du Roi », *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 57, n° 4, décembre 1998, p. 404-431.
26. Bonamy, « Dissertation », mémoires p. 409.
27. René Faille, « Les Phares et la signalisation au XVII^e siècle », *XVII^e siècle*, n° 86-87, 1970, p. 39-81 ; Jean Guillaume, « Le Phare de Cordouan, « Merveille du Monde » et monument monarchique », *Revue de l'art*, n° 8, 1970, p. 33-52.
28. Arch. nat., Marine D² 50.
29. Faille, « Phares et la signalisation au XVII^e siècle », p. 57.
30. Fichou, et al., *Phares*, p. 52-55.
31. Faille, « Phares et la signalisation au XVII^e siècle », p. 63-64.
32. Henri Wallon, *Les Phares établis sur les côtes maritimes de la Normandie par la Chambre de Commerce de Rouen et administrés par elle de 1773 à 1791 et leurs transformations au XIX^e siècle*, Rouen, 1900, p. 1-16.
33. Arch. nat., Marine G 103, fol. 141-142.
34. Arch. nat., Marine C⁴ 157.
35. Arch. nat., Marine C⁴ 158.
36. H. Wallon, *Phares*, p. 57-60.
37. Arch. nat., Marine C⁴ 158, Mémoire des Srs. Raphael Dubec et Marchand du Mesnil à Monseigneur de Boynes ministre et secrétaire d'État au département de la Marine, 1772 ; Marine G 104, fol. 204-206, « mémoire » par Le Marchand Dumesnil.
38. H. Wallon, *Phares*, p. 61-62. Duchesne présenta ses premiers dessins à la Chambre de Commerce le 7 juillet 1772.
39. Arch. nat., Marine C⁴ 158, « Du registre des délibérations de M. M. les Prieurs et Juges consuls, syndics de la Chambre du Commerce et directeurs de l'Octroi des marchands ... 1 février 1773 ».
40. Arch. nat., Marine C⁴ 158, Marie-Louis Thiroux de Crosne à Pierre-Étienne Bourgeois de Boynes, Rouen, le 9 février 1773.
41. Arch. nat., Marine C⁴ 158, Syndics de la Chambre de commerce de Rouen à Pierre Étienne Bourgeois de Boynes, le 27 mars 1774.
42. Arch. nat., Marine C⁴ 158, Syndics de la Chambre du Commerce de Rouen à Anne-Robert-Jacques Turgot, le 18 août 1774.
43. Arch. nat., Marine C⁴ 158, Syndics de la Chambre du Commerce de Rouen à Antoine-Raymond de Sartine, novembre 1774.

44. Arch. nat., Marine C⁴ 158, *Phares sur les côtes de Normandie. Avis aux Navigateurs*, Rouen, 1775.

RÉSUMÉS

Durant l'Ancien Régime en France, l'administration royale ne considérait pas les phares seulement comme des structures utilitaires mais aussi comme des monuments dignes d'une considération architecturale. Le phare de Cordouan est peut-être le meilleur exemple de cette pensée, étant construit à la fin du seizième siècle comme un monument intimement lié aux rois de France, embelli par des ordres d'architecture et d'autres ornements faisant référence à la monarchie. À la fin du XVIII^e siècle, l'aspect purement monumental et symbolique des phares fut également mis en évidence dans les projets conçus par les élèves de l'Académie royale d'Architecture et dans les dessins théoriques d'Étienne-Louis Boullée (1728-1799). L'importance du phare comme monument royal servit aussi de base aux dernières constructions de ce type exécutées avant la Révolution. Les quatre phares construits sur la côte de la Normandie entre 1774 et 1775 par la Chambre de commerce de Rouen – autorisés par Louis XV et suivis de près par une succession de secrétaires d'État à la Marine – soulignaient ainsi dans leur conception architecturale le caractère éternel de la monarchie et la bienfaisance des rois envers ceux qui abordaient dans les ports du royaume.

During the Ancien Régime in France, lighthouses were considered by the royal administration to be more than mere utilitarian structures : they were monuments that spoke about the monarchy and were thus worthy of architectural consideration. The lighthouse at Cordouan is perhaps the best example of such a royal monument. Built between 1584 and 1611, this Atlantic lighthouse near the mouth of the Gironde estuary was closely identified with the kings of France and expressed its status through architectural orders and sculptural ornamentation that referred to the monarchy. At the end of the 18th century, the symbolic and monumental aspect of the lighthouse was also highlighted in projects designed by students of the Royal Academy of Architecture and in the theoretical drawings of Étienne-Louis Boullée (1728-1799). The importance of the lighthouse as a royal monument continued to serve as the basis for constructions of this type executed on the eve the Revolution. Four lighthouses built on the coast of Normandy between 1774 and 1775 by the Chamber of Commerce of Rouen - authorized by Louis XV and overseen by a succession of secretaries of the Navy - emphasized in their design the eternal character of the monarchy and the benevolence of the king towards all those who sought safe haven in French ports.

Im Laufe des französischen Ancien Régime betrachtete die königliche Verwaltung die Leuchttürme nicht nur als Gebrauchsbauten, sondern ebenfalls als beträchtliche architektonische Sehenswürdigkeiten. Das Leuchtfeuer von Cordouan erweist sich als besonders repräsentativ für diese Anschauung. Der gegen Ende des 16. Jahrhunderts im engen Zusammenhang mit den französischen Königen errichtete Bau wurde mit auf die Monarchie bezogenen Bau- und Dekorelementen verziert. Am Ende des 18. Jahrhunderts lässt sich dieses beträchtliche symbolische Gepräge an den Projekten der Schüler der Académie royale d'Architecture noch immer erkennen, ebenso wie an den theoretischen Entwürfen von Étienne-Louis Boullée. Das bedeutsame Ansehen des Leuchtturms als königlicher Bau stand weiterhin Modell für die letzten Bauten, die vor der Revolution entstanden. Der Bau der vier zwischen 1774

und 1775 von der Handelskammer Rouen an der Küste der Normandie errichteten Leuchttürme wurde also von Ludwig XV. gestattet und von den aufeinanderfolgenden Staatssekretären der Marine überwacht. Es zeugte weiter von der ewigen Beständigkeit der Monarchie, so wie von der Wohltätigkeit der Könige gegenüber denjenigen, die in den Häfen des Königreiches den Anker auswarfen.

AUTEUR

CHRISTOPHER DREW ARMSTRONG

Christopher Drew Armstrong est Associate Professor et Director of Architectural Studies dans le Département d'histoire de l'art et d'architecture à l'Université de Pittsburgh. Spécialiste de l'histoire de l'architecture du XVIII^e siècle, il a été chercheur invité au centre canadien d'architecture à Montréal (2009) et à l'Institut national d'histoire de l'art à Paris (2012), et professeur invité au Department of Architecture au Massachusetts Institute of Technology (2012). Il est l'auteur du livre Julien-David Leroy and the Making of Architectural History publié par Routledge en 2012, issu de sa thèse de doctorat soutenue à Columbia University en 2003. Adresse électronique : drewstrong.pgh@gmail.com.